Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Министерство внутренних дел Российской Федерации
Московский университет Министерства внутренних дел
Российской Федерации имени В.Я. Кикотя

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ВЫЗОВЫ И РЕШЕНИЯ

Всероссийский форум
(31 мая 2021 г.)

Сборник статей

1 электронный оптический диск (CD-R)
Текстовое электронное издание

Научное электронное издание

Москва
Московский университет
МВД России имени В.Я. Кикотя

2021

© Московский университет МВД России
имени В.Я. Кикотя, 2021
ISBN 978-5-9694-1049-7

УДК 351.75
ББК 39.808.020.3
О-13

Рецензенты:
ученый секретарь Научного центра безопасности дорожного движения МВД России **М. И. Никитин**; начальник НИЦ № 4 Всероссийского научно-исследовательского института МВД России кандидат юридических наук, доцент **Г. И. Калмыков**

Составитель *А. И. Дубовицкий*

О-13 **Обеспечение безопасности дорожного движения: вызовы и решения** : Всероссийский форум, 31 мая 2021 г. : сборник статей / [сост. А. И. Дубовицкий]. – М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2021. – 208 с. – 1 электронный опт. диск (CD-R). − Систем. требования : CUP 1,5 ГГЦ ; RAM 512 Мб ; Windows XP SP3 ; 1 Гб свободного места на жестком диске.
ISBN 978-5-9694-1049-7

Сборник статей подготовлен по итогам Всероссийского форума «Обеспечение безопасности дорожного движения: вызовы и решения» (31 мая 2021 г.), ежегодно объединяющего представителей профессионального сообщества системы МВД России и общественных объединений для выработки решений в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Предназначен для курсантов и слушателей образовательных организаций системы МВД России, практических сотрудников правоохранительных органов, а также представителей общественных объединений, интересующихся данной тематикой.

Научное электронное издание

Минимальные системные требования: CUP 1,5 ГгЦ; RAM 512 Мб; Windows XP SP3; 1 Гб свободного места на жестком диске

© Московский университет
МВД России имени В.Я. Кикотя, 2021

Издание подготовлено
с помощью программного обеспечения Microsoft Word

Корректор *Лосева О. С.*
Компьютерная верстка *Лосева О. С.*

Подписано к изданию 16.11.2021
Объем издания: 2698 Кб
1 электронный оптический диск (CD-R)

ISBN 978-5-9694-1049-7



Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя
117997, г. Москва, ул. Академика Волгина, д. 12
http://www.mosu.mvd.ru; e-mail: support_mosu@mvd.ru

СОДЕРЖАНИЕ

Бабакин А. Н., Лапин А. В.
Актуальные вопросы профессиональной подготовки
водителей категории «В» в военном университете 8

Бровкин Д. В., Коновалов Е. А.
К вопросу подготовки водителей транспортных средств 12

Брылёва Т. О.
Совершенствование нормативного регулирования
использования гражданами электрических самокатов 15

Ванюшин И. А.
Психологическая поддержка как неотъемлемая составляющая
алгоритма оказания первой помощи пострадавшим в ДТП 18

Вихляев А. А.
Актуальные проблемы правоприменительной практики
и профилактики нарушений правил дорожного движения лицами,
ранее привлеченными к административной ответственности
за управление транспортными средствами в состоянии опьянения 21

Воробьева Е. В.
Основные ошибки при оказании первой помощи
пострадавшему в дорожно-транспортном происшествии 27

Гончаров А. А.
Развитие способов защиты детей и пешеходов
от ДТП в современном мире и минимизация негативных последствий ДТП 31

Жданов В. Н.
Перспективы использования интеллектуальных транспортных систем,
мировой опыт 36

Кардашевский В. В.
К вопросу о применении административного регламента МВД России
по предоставлению государственной услуги
по проведению экзаменов на право управления
транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений 42

Квитчук А. С., Фомичев Д. С.
К вопросу о контроле за автотранспортными средствами,
участвующими в дорожном движении в России и за рубежом 45

Киселёв С. А.
Повышение эффективности контроля
за выполнением водителями правил дорожного движения 52

Константинов А. В.
Административно-правовые особенности прохождения
технического осмотра транспортных средств 55

Кузина А. А.
Об инновационных подходах к административно-правовому регулированию
правил использования гражданами для передвижения
средств индивидуальной мобильности 58

Куксов В. А.
Правосознание пешехода: профилактика нарушений
правил дорожного движения 61

Кушнир К. Н.
Юридические аспекты предупреждения и разрешения
организационных конфликтов в деятельности сотрудников
государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России 65

Лохбаум В. А.
К вопросу о причинах и условиях, способствующих совершению
административных правонарушений в области дорожного движения 69

Лукьянов К. Н.
Проблема нетерпимости на дорогах России 73

Мальцева О. А., Кузнецова Н. М.
Организационно-правовые основы оказания
первой помощи пострадавшим в ДТП сотрудниками полиции 78

Мажинский Р. А.
Некоторые проблемы противодействия несовершеннолетним, не достигшим
возраста юридической ответственности, при совершении ими угона
или управления транспортным средством без права управления 82

Михайленко Н. В., Березина М. Г.
Актуальные вопросы правового регулирования
в сфере обеспечения безопасности дорожного движения 89

Надежкин В. В.
Социально-психологические особенности коллективов ГИБДД МВД России 93

Новоселов С. А.
Влияние запрета остановки транспортных средств на пешеходных переходах
и ближе 5 метров перед ними на безопасность дорожного движения
в Российской Федерации 98

Ольшанский А. В.
Учет дорожно-транспортных происшествий в системе
обеспечения безопасности дорожного движения 107

Птицын К. Г., Лаврентьева И. С.
Применение средств автоматической фотовидеофиксации
при контроле и надзоре за дорожным движением 112

Растяпин Ю. В.
Актуальные вопросы административно-правового регулирования
пассажирских перевозок на современном этапе 119

Руднев А. С.
О расширении перечня видов административных наказаний,
применяемых к юридическим лицам
за правонарушения в области дорожного движения 122

Рузин А. А.
Формирование практических навыков по контраварийной подготовке
сотрудников полиции на факультете переподготовки и повышения
квалификации сотрудников подразделений
по обеспечению безопасности дорожного движения 129

Светлова А. В.
Право на управление транспортным средством:
проблемы теории и практики 136

Силютина А. В.
Об актуальных вопросах применения средств фото- и видеофиксации
в профилактике дорожно-транспортных происшествий 140

Сычева Е. А.
Современные способы обеспечения безопасности дорожного движения 143

Тагаев Б. Т.
Тенденции развития нормативного регулирования
в сфере обеспечения безопасности дорожного движения
в послевоенный восстановительный период 147

Тарасов А. Ю.
Обеспечение безопасности пешеходов путем внедрения
инновационных технологий 151

Тарасова И. А.
К вопросу об использовании информационно-коммуникационных
технологий для управления пешеходными переходами 155

Темнышов А. А.
Анализ основных факторов, влияющих
на безопасность при осуществлении грузопассажирских перевозок 162

Темняков Д. А.
Процесс формирования коммуникативных компетенций сотрудников ДПС ГИБДД в целях повышения уровня их профессионального мастерства ... 167

Трушина И. О.
Повышение уровня культуры вождения водителей как мера профилактики дорожно-транспортных происшествий 172

Уваров Д. С.
Эффективные методы обеспечения безопасности дорожного движения 175

Ульянова И. В.
Организация в системе российского образования педагогически-правового кластера «Безопасное дорожное движение» 179

Хмелев С. А.
Актуальные вопросы уголовной ответственности за управление транспортом в состоянии опьянения 183

Чипурина Е. А.
Дети – активные участники дорожного движения в мегаполисе и их безопасность 187

Чужакова Е. А.
Профилактика безопасности дорожного движения при участии беспилотных автомобилей Yandex 191

Шатковская И. И.
Проблемные вопросы обеспечения дорожной безопасности сотрудниками дорожно-патрульных служб ГИБДД России 195

Шуваева М. С.
Возможности человека при управлении автомобилем как фактор, осложняющий юридический анализ дорожно-транспортных происшествий 198

Эйсмунт В. В.
Повышение культуры безопасности вождения через совершенствование качества подготовки водителей 205

Бабакин А. Н.[1]*,*
доцент кафедры автомобильной подготовки
Военного университета Минобороны России,
кандидат технических наук

Лапин А. В.[2]*,*
доцент кафедры вооружения и стрельбы
Московского высшего военного общевойскового
командного училища,
кандидат технических наук, доцент

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ КАТЕГОРИИ «В» В ВОЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ

Профессиональная подготовка водителей транспортных средств категории «В» осуществляется в соответствии с приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий») [1, с. 14].

Как и многие автошколы кафедра автомобильной подготовки Военного университета Министерства обороны Российской Федерации проводит лекционные и групповые занятия в специализированных аудиториях, оснащенных интерактивными комплексами с программным обеспечением 2021 г. Практические занятия по вождению проводятся на учебных автомобилях «Форд Фокус». Начальное обучение по вождению осуществляется на современных динамических тренажерах с панорамной системой визуализацией с уникальным постоянно обновляемым программным обеспечением.

Безусловно, все эти факторы положительным образом сказываются на теоретической и практической подготовке курсантов нашего вуза. Но, к сожалению, кафедра, как и многие автошколы страны, видят необходимость корректировки некоторых аспектов подготовки водителей. К примеру, с вступлением в силу приказа МВД России от 20 февраля 2021 г. № 80 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений» основной акцент сделан на оценку навыков водителей в городских условиях. При этом программы подготовки водителей различных категорий не изменились. Из 190 часов подготовки учебной программой предусмотрено всего лишь 56 часов на практическое вождение транспортных средств, из них почти половина (24 часа) на закрытой площадке [1, с. 28].

Все это не может не сказаться на практической подготовке кандидата в водители. К недостаткам программы также можно отнести необходимость изучения «Психофизиологических основ деятельности водителя» в объеме 12 часов.

---

[1] © Бабакин А. Н., 2021.

[2] © Лапин А. В., 2021.

Они необходимы для того, чтобы помочь развить у будущего водителя навыки правильного восприятия информации об опасностях на дороге и правильного принятия решения. Однако в разработанном курсе много лишнего, например, изучение таких понятий как «память и ее виды», «мышление», «анализ и синтез как основные процессы мышления» и т. п., но нет как раз главного – как предвидеть дорожные опасности, прогнозировать развитие дорожных ситуаций и уметь быстро и правильно принимать адекватные решения в таких ситуациях. За рубежом именно на это сделан упор при обучении.

По всей видимости, следует обратить внимание и на другие предметы программы обучения так как соотношение количества занятий в аудитории и занятий, на которых кандидаты в водители непосредственно отрабатывают навыки по управлению транспортным средством в условиях дорожного движения составляет 3:1, т. е. в настоящее время при подготовке водителей транспортных средств основное внимание уделено именно теоретическим, а не практическим навыкам и умениям, что не может положительно сказываться на безопасности дорожного движения. [1, с. 40]. Автошкола – одно из наиболее важных в наше время учреждений, чья работа заключается не только в том, как научить управлять автомобилем, но и дать понимание, что вас учат ответственности за вашу жизнь и особенно за жизнь окружающих.

Согласно новому регламенту по приему экзаменов в ГИБДД экзамен на закрытой площадке и в городе объединены [2, с. 27]. Это положительная инициатива, так как в таком виде он более приближен к реальным условиям. Сейчас автошколы больше нацелены на сдачу экзаменов – и в этом самая большая проблема. В настоящее время придется добиваться, чтобы кандидат в водители уверенно управлял транспортным средством, а не просто экзамены сдавать. По всей видимости, методику придется немного пересмотреть – давать больше практических часов именно в городе.

Интенсивность дорожного движения неуклонно растет: за последние десять лет машин в стране стало в полтора раза больше и появились магистрали, где разрешена скорость 130 км/ч (плюс ненаказуемые 19 км/ч).

Уделять столько времени отрабатыванию парковки, возможно, и правильно. Но безопасность движения зиждется не на этом.

А уровень подготовки выпускников автошкол остается недостаточным. Они досконально освоили упражнения движение и маневрирование задним ходом, но ни разу не отрабатывали обгон длинномерного транспортного средства в дождь на загородной однополосной трассе. Те, кто обучался вождению летом, не имеют представления о специфике управления автомобилем в зимних условиях. Они, конечно, получат это представление, но в реальных условиях, когда рядом не будет инструктора. А самое главное – нужно вложить в голову будущего водителя, что автомобиль – это источник повышенной опасности, в первую очередь – для него. И если не в автошколах всему этому обучать, то где и когда?

Что неплохо бы добавить в программу обучения, подсказывает статистика аварийности. По данным Научного центра безопасности дорожного движения

МВД России, например, 77 % всех ДТП происходит в населенных пунктах. Но при этом около 52 % погибших приходится на загородные аварии.

Наивысшую тяжесть последствий ДТП дает выезд на полосу встречного движения – обычно это обгоны на шоссе, имеющих по одной полосе движения в каждом направлении. Самые большие неприятности приносит движения вне населенных пунктов в сумерки.

Анализ сложившейся обстановки, исследование нормативно-правовых источников в области обеспечения безопасности дорожного движения показал, что они частично требуют правовой оптимизации с учетом современных требований в области дорожного движения.

Выпускники автошкол не чувствуют себя уверенно на дорогах именно потому, что они в реальных жизненных ситуациях просто еще не бывали. В качестве одного из вариантов предлагается отрабатывать навыки скоростного вождения на автомагистралях, управления в условиях недостаточной видимости, в сложных погодных условиях, некоторые элементы контраварийного вождения, к примеру, способы экстренного торможения, учить создавать безаварийное пространство вокруг автомобиля, держать безопасную дистанцию и интервал».

Проблемы в области подготовки водителей транспортных средств непосредственно связаны с безопасностью дорожного движения.

Поэтому на государственном уровне во многих странах мира данную сферу органы государственного контроля и надзора развивают исходя из социально-экономических, культурных и правовых особенностей той или иной страны.

Положительный опыт иностранных государств, с высокими показателями безопасности дорожного движения, особенно в контексте подготовки водителей механических транспортных средств, необходимо анализировать и, при необходимости, применять в нашей правовой системе, тем самым повысив качество подготовки водителей для нашей страны и безопасность дорожного движения в целом.

Справочно:

В Финляндии, если экзамены сданы успешно, выпускник получает временные права (на два года) и продолжает обучение вождению с эпизодическими проверками навыков. К каждому новичку прикреплен инструктор-контролер. В эти два года допустимо попасться на нарушениях не более трех раз, в противном случае права изымают и цикл начинается с нуля. Обязательны двухчасовые занятия с инструктором на скользком покрытии (зимой это снег и лед, летом – водно-масляная смесь).

В Германии обучаемые самостоятельно осваивают теорию, а занятия по ней сводятся к тестам и разъяснению ошибок. Самая страшная ошибка на дороге – создание помехи, в первую очередь пешеходам. Обучения на площадке не предусмотрено. Навыки парковки отрабатывают на платных учебных автодромах ADAC. Для сдачи экзамена нужно уметь парковать машину семью способами, на экзамене их проверяют выборочно. Норм наката нет – момент, когда ученика можно отправлять на экзамен, определяет инструктор. Движение по автобану (ученикам рекомендована скорость 130 км/ч) – обязательная часть обучения.

Подводя итог вышеизложенного, в целях повышения эффективности мер по обеспечению безопасности дорожного движения, необходимо переработать программу профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, в целях увеличения времени обучения кандидатов в водители, для формирования необходимых практических навыков и умений по управлению транспортным средством в реальных условиях дорожного движения, внедрить в программу подготовки водителей курс по контраварийной подготовке водителей транспортных средств, а также ввести практику выдачи временных прав для молодых водителей сроком на два года.

Список литературы

1. Приказ Министерства образования и науки Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. № 1408 «Об утверждении примерных программ обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» // НПП «Гарант-сервис». URL: https://base.garant.ru/70695708/.

2. Приказ МВД России от 20 февраля 2021 г. № 80 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_380236/.

Бровкин Д. В.[1]*,*
преподаватель кафедры транспортной безопасности
Санкт-Петербургского университета МВД России,
кандидат юридических наук

Коновалов Е. А.[2]*,*
старший преподаватель
кафедры транспортной безопасности
Санкт-Петербургского университета МВД России

К ВОПРОСУ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Подготовка будущих водителей транспортных средств в современных условиях, оказывает большое влияние на состояние аварийности в нашей стране. Каждый год в Российской Федерации происходят тысячи дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), в результате которых тысячи человек погибают и десятки тысяч получают травмы различной степени тяжести. Статистические данные пугают своими цифрами. Так за 2020 г. в Российской Федерации в результате ДТП погибло более 16 тыс. человек, более 183 тыс. пострадали. Причиной таких тяжелых последствий явилось в большей степени невыполнение водителями транспортных средств пунктов Правил дорожного движения (далее – ПДД). Основными причинами ДТП являются: несоблюдение очередности проезда, превышение скоростного режима, выезд на полосу встречного движения, нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части. Правильному выполнению вышеуказанных действий учат будущих водителей в автошколе. Но, как мы видим, не все водители умеют правильно выполнять такие действия на практике, а именно:

- совершить поворот налево на перекрестке,
- выполнить обгон,
- правильно выбрать скоростной режим.

Недостаточно просто выучить ПДД и научиться управлять транспортным средством, важно правильно применять пункты Правил на практике. Давайте разберем несколько ситуаций.

Водитель, управляя легковым автомобилем, двигался по автомагистрали, где разрешенная максимальная скорость для легковых автомобилей составляет 110 км/ч. Водитель двигался со скоростью 100 км/ч, но, потеряв управление в результате заноса, совершил наезд на препятствие (разделительное ограждение). В результате ДТП водитель получил травмы различной степени тяжести и был доставлен в медицинское учреждение. Казалось бы, в действиях водителя нарушений ПДД не усматривается, но если подробнее рассмотреть ситуацию, то устанавливаем, что в момент ДТП шел мелкий дождь, состояние дорожного покрытия было мокрое, дорожное покрытие имело дефекты в виде колейности.

---

[1] © Бровкин Д. В., 2021.
[2] © Коновалов Е. А., 2021.

Обратимся к ПДД. Пункт Правил 10.1: водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил.

При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

Исходя из вышеизложенного, водитель не выполнил требований п. 10.1 ПДД и в результате произошло ДТП. Но это в теории, а на практике (как думает сам водитель) – он учел все обстоятельства, полностью контролировал ситуацию, но переоценил свои навыки вождения, так как стаж управления транспортным средством был всего лишь чуть более трех лет и не смог вывести автомобиль из заноса.

Водитель, управляя транспортным средством, при совершении левого поворота на регулируемом перекрестке, выехал на перекресток, уступил дорогу транспортным средствам, движущимся во встречном направлении, стал освобождать перекресток, но произошло столкновение со встречным автомобилем. В результате ДТП пострадали водители обоих транспортных средств. При проведении осмотра места ДТП было установлено, что из-за расположенных дорожных знаков на разделительной полосе, данного автомобиля не было видно.

Обратимся к ПДД. Пункт Правил 13.4: при повороте налево или развороте по зеленому сигналу светофора водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся со встречного направления прямо или направо. Таким же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев.

Вроде бы водитель в полной мере выполнил данный пункт правил, но принять во внимание, что установленные дорожные знаки закрывают ему обзор небольшого участка проезжей части, где может оказаться транспортное средство, он не сумел. Итог – ДТП. Причина лежит на поверхности – недостаточный опыт управления транспортным средством.

В настоящее время в ГИБДД ведется учет водителей, по вине которых произошли ДТП с пострадавшими и стаж вождения которых не превышает одного года. После проведения анализа подобных ДТП устанавливаются автошколы, в которых проходили обучение данные водители. Соответственно, впоследствии дается оценка качества подготовки водителей той или иной автошколы.

Хотелось бы отметить, что так называемая проблема необоснованной самоуверенности водителей обсуждается давно. Регулярно проводится анализ взаимосвязи водительского стажа и количества ДТП, совершаемых той или иной категорией водителей. И в этой ситуации можно долго рассуждать, что является причиной совершения ДТП – качество подготовки водителей или психологический фактор… Вывод напрашивается один – это обязательное повышение квалификации водителей, имеющих водительский стаж два года. Проведение

практических занятий с данной категорией водителей квалифицированными инструкторами позволит существенно повысить мастерство водителей, которые имеют первоначальный стаж вождения. Так мы сможем в большей степени реализовать программу Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации.

Список литературы

1. Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г. // Конституция [сайт]. URL: http://www.constitution.ru/.

2. Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (ред. от 01.07.2021) // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/.

3. Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_110165/.

4. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/.

5. Приказ МВД России от 29 августа 2014 г. № 736 «Об утверждении инструкции о порядке приема, регистрации и разрешению в территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации заявлений, сообщений о преступлениях, об административных правонарушениях, о происшествиях» // НПП «Гарант-сервис». URL: https://base.garant.ru/70791976/.

Брылёва Т. О.[1]*,*
курсант института
подготовки сотрудников
для органов предварительного следствия
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: ***Ярмонова Е. Н.****,*
доцент кафедры административной деятельности ОВД
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя, кандидат юридических наук

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМАТИВНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ГРАЖДАНАМИ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ САМОКАТОВ

За последние годы в России повышается спрос на использование различных транспортных средств с электрическими двигателями, а в частности – электрических самокатов. Тенденция, с одной стороны, носит позитивный характер, поскольку это позволит улучшить экологическую обстановку в стране, но травмоопасность как для пользователей, так и для других участников движения от их появления на дорогах только увеличилась.

В настоящее время появились модели самокатов мощностью больше 250 Вт и скоростью свыше 50 км/ч (с форсированными двигателями развивают скорость более 80 км/ч). Вместе с тем в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ [1] и постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» [2] электросамокат не включен в перечень транспортных средств, специальных норм, регулирующих их использование [3]. Поэтому зачастую в практике применения электрические самокаты рассматриваются как мопеды и к управлению ими применяются те же правила по аналогии. На такие транспортные средства необходимо получить разрешение на право управления.

При правовом регулировании участия в дорожном движении водителей электрических самокатов надо принимать во внимание, что причиной аварии могут стать и модели мощностью менее 250 Вт, которые способны причинить вред здоровью или даже повлечь смерть людей. В некоторых городах Российской Федерации на местном уровне пытаются решить данную проблему и ограничивают скорость передвижения на самокатах (например, в Санкт-Петербурге до 25 км/ч, а в отдельных случаях до 15 км/ч).

Отсутствие законодательно закрепленных требований к водителям самокатов предполагает, что в случае аварии водитель самоката сможет безнаказанно скрыться с места дорожно-транспортного происшествия. Также пробелы законодательства не позволяют привлечь водителя электрического самоката к ответственности за езду в состоянии алкогольного опьянения.

---

[1] © Брылёва Т. О., 2021.

Движение по автомобильным дорогам электрических самокатов требует знание их водителями правил дорожного движения, даже если скорость передвижения составляет до 50 км/ч, в ином случае они будут являться причиной дорожно-транспортных происшествий.

Интересен опыт зарубежных стран, который необходимо учитывать при разработке изменений в законодательстве. Некоторые страны, в частности Франция, относят электросамокаты к классу «личных моторизированных средств передвижения» (ЛМСП), а также предусмотрены ограничения, касающиеся передвижения владельцев электросамокатов [4]:

1. Возрастной порог, позволяющий пользоваться моторизированным средством передвижения, составляет 8 лет.
2. Наличие защитных средств (шлем) для лиц, не достигших 12 лет, обязательно.
3. Скоростное ограничение составляет 25 км/ч.
4. Запрещена езда по тротуарам, а также перевозка пассажиров.

На данный момент в Сан-Паулу действует закон, вносящий ряд ограничений в использовании электросамокатов:

1. Арендовать электросамокат разрешено лицам, достигшим совершеннолетнего возраста.
2. Допустимая скорость передвижения составляет не более 20 км/ч, с учетом передвижения по велодорожке, максимальная скорость передвижения по автодороге составляет 40 км/ч.
3. Недопустима перевозка животных, пассажиров и иных грузов.

В законодательство Российской Федерации также необходимо внести изменения, касающиеся правового регулирования участия водителей электрических самокатов в дорожном движении. Необходимо определить их статус и четко закрепить права и обязанности, предусмотреть возможность привлечения к ответственности за нарушения. Поправки в нормативные правовые акты должны затронуть такие важные вопросы, как: возраст лица, управляющего самокатом; каким образом различаются права и обязанности для владельцев самокатов и лиц, взявших данные средства передвижения в аренду; на каких дорогах разрешено пользоваться самокатами; факторы, влияющие на дифференциацию скорости движения самокатов.

Список литературы

1. Бурова И. Л., Рудов М. В. О некоторых проблемах правового регулирования новых видов транспортных средств с электродвигателем // Имущественные отношения в Российской Федерации. 2019. № 2. С. 84–93.

2. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/.

3. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/.

4. Куда они катятся // URL: https://rg.ru/2019/09/19/kak-reguliruiut-ispolzovanie-elektrosamokatov-v-raznyh-stranah.html.

5. Административная деятельность полиции : учебник / под. ред. О. В. Зиборова, В. В. Кардашевского. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2021.

6. Калинина С. В. Контрольно-надзорная деятельность полиции в области обеспечения безопасности дорожного движения // Проблемы учета и права в современной России / под ред. Г. И. Алексеевой, Е. Н. Домбровской, А. Н. Приженниковой. М., 2017. С. 122–127.

7. Михайленко Н. В. Актуальные проблемы реализации полномочий органов внутренних дел в сфере государственных услуг // Общественная безопасность в системе стратегических национальных приоритетов Российской Федерации : XIII Всероссийская конференция «Правопорядок в России: проблемы совершенствования» : сборник научных трудов. М., 2019. С. 83–89.

8. Михайленко Н. В. Актуальные проблемы трансформации органов внутренних дел в условиях цифровой экономики // Полиция и общество: проблемы и перспективы взаимодействия. 2019. № 1 (3). С. 147–152.

Ванюшин И. А.[1]*,*
курсант института подготовки
сотрудников для органов предварительного
расследования Московского университета
МВД России имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: ***Мальцева О. А.****,*
доцент кафедры криминалистики
Московского университета
МВД России имени В.Я. Кикотя,
кандидат педагогических наук, доцент

ПСИХОЛОГИЧЕСКАЯ ПОДДЕРЖКА КАК НЕОТЪЕМЛЕМАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ АЛГОРИТМА ОКАЗАНИЯ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

В соответствии со сведениями мировой статистики за 2020 г. наиболее частым типом аварий являются транспортные – приблизительно 80 % от общего количества. Главными трудностями данного вида происшествий чаще всего становятся причиненный ущерб и оказание первой помощи пострадавшим до приезда скорой помощи. Однако многие забывают о психологической поддержке пострадавших после полученных эмоциональных волнений в условиях сложившийся ситуации. Не стоит забывать о том, что каждый человек индивидуален, поэтому кому-то даже небольшое дорожно-транспортное происшествие (далее – ДТП) без причиненного вреда может обернуться серьезной психологической травмой. Вне зависимости от серьезности ДТП всегда следует оказывать психологическую поддержку.

В соответствии с приказом Минздравсоцразвития России от 4 мая 2012 г. № 477н «Об утверждение перечная состояний, при которых оказывается первая помощь, и перечня мероприятий по оказанию первой помощи» регламентирован четкий алгоритм по оказанию первой помощи, в котором одно из ключевых мест занимает оказание психологической поддержки пострадавших.

Данный элемент оказания первой помощи является необходимым в связи с тем, что при совершении ДТП пострадавшие подвержены стрессу, который может спровоцировать следующие состояния:

1. Паническое состояние, выраженное в форме гнева, истерики, злобы, плача и подобных негативных эмоций.
2. Посттравматическое расстройство, вызывающее возникновение соматических болезней.
3. Возникновение панических атак и неосознанных действий, влекущих за собой негативные последствия.

Для предотвращения вышеперечисленных неблагоприятных для пострадавшего ситуаций необходимо знать основные методы оказания психологической поддержки при ДТП, но при этом следует учитывать тот факт, что поведение человека в экстренной ситуации отличается от повседневного. Прежде всего

[1] © Ванюшин И. А., 2021.

для оказания эмоциональной помощи пострадавшему важно создать доверительную атмосферу, а также показать свою заинтересованность к создавшейся ситуации. После установления контакта с потерпевшим его необходимо успокоить с помощью вербальной и невербальной форм общения.

Вербальный контакт с пострадавшим основывается на словесном объяснение случившегося, переключения его внимания от негативных мыслей. Для начала необходимо с особой внимательностью выслушать потерпевшего, показать собственное согласие с его мыслями о сложившейся ситуации. Далее следует грамотно объяснить человеку, что его жизни и здоровью ничего не угрожает, тем самым дать ему почувствовать себя в безопасности.

Невербальный контакт заключается во взаимодействии с пострадавшим без использования речи. Прежде всего стоит осмотреть потерпевшего на наличие полученных травм для дальнейшего предоставления данной информации сотрудникам скорой медицинской помощи. Для человека же необходимо создать наиболее благоприятную обстановку, помочь ему абстрагироваться от внешних факторов, пагубно влияющих на его эмоциональное состояние. Во время общения следует постоянно поддерживать зрительный контакт с пострадавшим, при возможности держать его за руку или плечо.

При оказании психологической помощи часто можно столкнуться с негативными факторами проявления эмоций, которые могут затруднить поддержку потерпевшего. Данными проявлениями выступают истерика, агрессия, страх, плач и иные.

При истерической реакции человек, оказывающий первую помощь, должен говорить коротко и ясно, проявить спокойствие и бдительность к пострадавшему, переключить его внимание. Для этого задается неожиданный вопрос (без негативного содержания) или произносится имя потерпевшего, после чего ему задается вопрос, требующий развернутого ответа. Также нужно взять во внимание то, что после окончания истерики у человека возможно переутомление, поэтому ему следует дать возможность отдохнуть.

При агрессивной реакции у пострадавшего прослеживаются чувства раздраженности, недовольства, высокого напряжения, возможно нецензурная брань в адрес окружающих. В этой же ситуации для начала необходимо оценить собственную безопасность при оказании первой психологической помощи, сохранять спокойствие. Для подавления агрессии следует проявить доброжелательность, не реагировать на оскорбления по отношению к себе. В определенных случаях агрессивное состояние можно снизить, дав понять пострадавшему, что данное поведение негативно отразиться на нем самом. Для наиболее безопасной обстановки при возможности необходимо привлечь внимание полиции и иных правоохранительных органов.

Почти у каждого потерпевшего проявляется чувство страха. Страх – это проявление базового инстинкта самосохранения, помогающего индивиду избежать необдуманных поступков. Но в сложившийся обстановке страх может сильно навредить психологическому состоянию пострадавшего, лишить его отчетности своих поступков и действий. Для предотвращения вышеперечисленных обстоятельств следует находиться рядом с человеком, дать ощущение безопас-

ности. Иногда данное негативное чувство делает потерпевшего обездвиженным. В этом случае поможет выполнение некоторых легких приемом, таких как: задержка дыхания с последующем спокойном и беспрерывном дыхании, включение пострадавшего в мыслительный процесс, который способствует ослаблению чувства страха.

Частым эмоциональным проявлением у пострадавших является плач. Плач – это реакция человека, являющаяся методом эмоциональной разрядки и облегчения. В этих случаях важно дать понять человеку, что он не одинок, может рассчитывать на сочувствие. Если реакция затянулась и уже не приносит облегчения, необходимо сфокусировать его внимание на ситуации, не связанной с ДТП [1].

Следует помнить, что при возникновении ДТП необходимо при возможности всегда оказывать первую помощь, в противном же случае, человек, оставивший без помощи лиц, находящихся в опасном для жизни и здоровья состоянии, может быть привлечен к уголовной ответственности [2].

Таким образом, психологическая поддержка пострадавших является неотъемлемой составляющей при оказании первой помощи, помогающая человеку справиться со стрессовой ситуацией, исключив возможность возникновения негативных факторов, которые в будущем могут серьезно повлиять на здоровье и жизнь человека.

Список литературы

1. Практическое пособие МЧС России «Психологическая поддержка». М., 2017.

2. Федеральный закон от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ «Уголовный кодекс Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/.

Вихляев А. А.[1]*,*
преподаватель кафедры
административной деятельности ОВД
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ И ПРОФИЛАКТИКИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЛИЦАМИ, РАНЕЕ ПРИВЛЕЧЕННЫМИ К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ

Проблематика нарушений правил дорожного движения лицами, находящимися в состоянии опьянения, продолжает оставаться одной из наиболее актуальных тем современной российской действительности.

Информационные ресурсы регулярно сообщают о новых фактах совершения умышленных и неосторожных правонарушений с участием водителей транспортных средств, употреблявших до того, как сесть за руль, алкоголь, наркотические средства или психотропные вещества. Продолжают иметь место и случаи управления транспортными средствами лицами, употребляющими одновременно с алкогольными напитками иные запрещенные в гражданском обороте вещества.

В качестве наиболее резонансных следует привести происшествие со смертельным исходом с участием актера Михаила Ефремова, который на момент совершения дорожно-транспортного происшествия находился в состоянии опьянения, вызванного употреблением алкоголя и наркотиков; систематические нарушения правил дорожного движения блогерами Эдвардом Билом, рэпером Элджеем, Марой Багдасарян, актрисой Натальей Бочкаревой и пр.

При этом зачастую лица, употребляющие запрещенные препараты или алкоголь до начала управления транспортным средством, продолжают делать это и уже находясь за рулем. Определенный общественный резонанс имеют и видеострималы, умышленно публикуемые медийными лицами на своих страницах в соцсетях, на которых они открыто демонстрируют свое состояние опьянения или потребление алкоголя за рулем. Трансляции правонарушений нередко носят статус вирусных и позиционируются обывателями как элемент популярной контркультуры.

Наиболее показательна в указанном сегменте и административная статистика. По данным Судебного Департамента при Верховном Суде Российской Федерации [1] за 2018 г. по чч. 1 и 3 ст. 12.8 КоАП РФ было рассмотрено 320 921 дело об административном правонарушении за управление транспортным средством в состоянии опьянения, по которым привлечено к административной ответственности 275 788 правонарушителей (85,9 %), из которых к наказанию штрафа подвергнуто 225 439, административного ареста – 48 810, лишению специ-

[1] © Вихляев А. А., 2021.

альных прав – 1 539 правонарушителей. Всего наложено штрафных санкций на сумму 6 млрд руб., из которых взыскано в доход государства – 2,2 млрд руб. (36,2 %).

Указанные тенденции остались неизменными и в 2019 г. Так, за отчетный период судами было рассмотрено 290 102 дела об административном правонарушении, по которым привлечено к административной ответственности за управление транспортными средствами в состоянии опьянения – 248 444 правонарушителя (85,6 %), из которых к наказанию в виде штрафа – 198 664, административного ареста – 48 822, лишению специального права – 955 правонарушителей. Применено административное наказание в виде штрафа на сумму 5,9 млрд руб., из которых взыскано в доход государства – 1,9 млрд руб. (32 %).

В 2020 г. указанная тенденция продолжилась. Всего за указанный период по чч. 1 и 3 ст.12.8 КоАП РФ судами было рассмотрено 279 610 дел: привлечено к административной ответственности – 238 904 правонарушителя (85,4 %), по которым штраф был назначен в 186 509 случаях, административный арест и лишение специального права применены в отношении 51 056 и 1 336 правонарушителей соответственно. Всего назначено штрафных санкций на сумму 4,9 млрд руб., из которых взыскано в доход государства – 1,6 млрд руб. (32,1 %).

Указанная статистика ярко показывает, что в ближайшей перспективе ожидать уменьшения показателей правонарушений, связанных с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения, не стоит.

Отдельного внимания заслуживает и статистика взыскиваемости по основному виду административного наказания – штрафы в добровольном или принудительном порядке взыскиваются с правонарушителей, в среднем в каждом 3 случае. Зачастую правонарушители умышленно уклоняются от исполнения наказания, затягивая сроки его исполнения, включая и истечение сроков давности, в течение которых в соответствии со ст.4.5 КоАП РФ виновные лица могут быть привлечены к ответственности за неуплату штрафа, умышленно переводя его в исполнительное производство судебных приставов. При этом в большинстве случаев, лица, подвергнутые административным наказаниям за управление транспортными средствами в состоянии опьянения, продолжают совершать аналогичные правонарушения.

Похожая тенденция наблюдается и в части административной практики, связанной с привлечением к административной ответственности за отказ от прохождения освидетельствования на предмет употребления алкоголя или запрещенных в гражданском обороте веществ по ст. 12.26 КоАП РФ. Так, за совершение указанного правонарушения ежегодно привлекаются к административной ответственности около 200 тыс. человек.

Предложенная статистика подтверждает высокий уровень общественной опасности указанных правонарушений.

Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ были внесены изменения в действующий Уголовный кодекс Российской Федерации, согласно которым уголовный закон был дополнен ст. 264.1 УК РФ, предусматривающей уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию.

Так, в соответствии с указанной нормой под нарушением правил дорожного движения в указанном аспекте подразумевается управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение в состоянии опьянения преступления, предусмотренного чч. 2, 4 или 6 ст. 264 либо ст. 264.1 УК РФ [2].

В соответствии с Постановлением Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» главным квалифицирующим признаком, указывающим на виновность лица в совершении указанных правонарушений по ст. 264.1 УК РФ, выступает нахождение последнего в состоянии опьянения.

При этом в соответствии с п. 10.1 Пленума алкогольное опьянение правонарушителя подтверждается освидетельствованием, проведенным уполномоченным должностным лицом федерального органа исполнительной власти либо медицинским освидетельствованием, произведенном в специализированном медицинском учреждении; факты опьянений, вызванных потреблением наркотических средств или психотропных веществ – в результате химико-токсикологических исследований, проводимых при медицинском освидетельствовании.

В случаях, когда лицо, совершившее административное правонарушение, скрылось с места ДТП, допускается его освидетельствование на состояние опьянения, если не утрачена возможность установления факта нахождения в состоянии опьянения.

Если правонарушитель отказывается от прохождения освидетельствования, то к нему применяются положения п. 2.3.2 ПДД и ст. 12.26 КоАП РФ, и оно признается виновным в управлении транспортного средства в состоянии опьянения.

Привлечь указанное лицо к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ возможно только в случае повторного совершения административных правонарушений, предусмотренных чч. 1 и 3 ст. 12.8 и ст. 12.26 КоАП РФ, в период, когда указанное лицо считается привлеченным к административной ответственности.

Так, в соответствии со ст. 4.6 КоАП РФ лицо, которому назначено административное наказание за совершение административного правонарушения, считается привлеченным к административной ответственности только со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления [3].

При этом следует отметить, что в случае назначения основного и дополнительного административных наказаний по делу об административном правонарушении срок, по истечении которого лицо считается не подвергавшимся административному наказанию, согласно существующей судебной практике ис-

числяется со дня окончания исполнения того наказания, которое по времени было исполнено последним.

Таким образом, срок, в течение которого при повторном совершении одного из правонарушений, предусмотренных ст. 12.8 или ст. 12.26 КоАП РФ, лицо подлежит привлечению к уголовной ответственности, – один год с даты окончания исполнения наказания.

В то же время следует задаться вопросом: возможно ли привлечь к уголовной ответственности лицо, в отношении которого принято решение о привлечении к административной ответственности, однако постановление по нему в законную силу не вступило?

В этом случае необходимо руководствоваться диспозицией ст. 264.1 УК РФ. Так, в соответствии с указанной статьей, лицо, в отношении которого не вступило в законную силу постановление суда о привлечении к административной ответственности, при совершении аналогичных правонарушений в установленный для обжалования постановления срок, уголовной ответственности не подлежит.

Указанные обстоятельства порождают множество спорных юридических фактов и приводят к искусственному затягиванию административного процесса со стороны правонарушителей, в особенности в отношении которых не применялась мера обеспечения, связанная с административным задержанием на срок свыше трех часов в соответствии с ч. 3 ст. 27.5 КоАП РФ.

Другая проблематика реализации ст. 264.1 УК РФ на практике связана с сопровождением уголовных дел в судах, по которым не всегда применяются положения п. «г» ч. 1 ст. 104.1 УК РФ, связанные с конфискацией транспортного средства, которое по своей сути является орудием преступления. Часто реализация указанных положений не представляется возможным в силу нарушений при производстве предварительного расследования, в рамках которых в части транспортного средства правонарушителя не применяются меры, направленные на приобщение его в качестве доказательства по уголовному делу, с признанием фактическим орудием совершения преступления.

В связи с имеющимися пробелами в правоприменительной практике на территории Российской Федерации суды все чаще в судебных разбирательствах исходят из позиции смягчения наказаний за совершение преступлений, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ. Согласно правовой статистике применение наказаний в виде лишения свободы допускается лишь в каждом восьмом случае, в то время как применение наказания в виде лишения свободы условно с испытательным сроком – является приоритетным.

Имеют место и случаи, когда виновные лица привлекались к уголовной ответственности более трех раз – каждый раз им назначалось наказание, не связанное с лишением свободы, в том числе и в виде обязательных работ.

К тому же суды наделены правом прекращения уголовных дел по указанному составу в соответствии со ст. 25 (за примирением сторон – в случае повторного совершения преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ) и ст. 28 (деятельное раскаяние) УПК РФ.

Высок показатель и возвращения уголовных дел из судов прокурору в порядке ст. 237 УПК РФ в целях устранения причин и условий, препятствующих рассмотрению дел в суде.

Одними из причин применения положений ст. 237 УПК РФ выступают установленные в судебных заседаниях факты единовременного привлечения виновных лиц к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ с административной ответственностью по чч. 1 и 3 ст. 12.8 и ст. 12.26 КоАП РФ. Такие факты возможны из-за причин, обусловленных несвоевременностью внесения сведений в раздел правовой статистики по линии исполнения административного законодательства или невнимательностью со стороны должностных лиц, осуществляющих проверку. В подобных случаях Пленум предусматривает приоритет уголовного преследования перед административным производством. Дело об административном правонарушении подлежит прекращению, однако меры обеспечения, связанные с лишением лица специального права, отмене не подлежат. Выход в данной ситуации видится в приведении системы судебной и правоохранительной статистики к единой форме.

Следует отметить, что в целом правоприменительная практика в части привлечения правонарушителей к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ на текущем этапе сформировалась, однако продолжают наблюдаться определенные проблемы, связанные с осуществлением единого учета преступлений, посягающих на общественные отношения в области дорожного движения, прежде всего имеющих традиционную форму, а также в отсутствие взаимодействия правоохранительной и судебной систем. Их своевременное разрешение, а также комплексный подход к исполнению действующего законодательства позволят сформировать более действенный механизм, который существенно снизит количество административных правонарушений и уголовных преступлений, связанных с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения, за счет сочетания профилактических и карательно-императивных мер к правонарушителям.

Список литературы

1. Официальный сайт Судебного Департамента при Верховном Суде Российской Федерации. Раздел «Правовая статистика» // URL: http://www.cdep.ru/-index.php?id=5.

2. Федеральный закон от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ «Уголовный кодекс Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/.

3. Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (ред. от 01.07.2021) // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_-LAW_34661/.

4. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/.

5. Константинов А. В. Административное поведение государственного служащего // Актуальные вопросы применения норм административного права («Кореневские чтения») : II Международная научно-практическая конференция : сборник научных трудов. М., 2018. С. 313–317.

6. Калинина С. В. Контрольно-надзорная деятельность полиции в области обеспечения безопасности дорожного движения // Проблемы учета и права в современной России / под ред. Г. И. Алексеевой, Е. Н. Домбровской, А. Н. Приженниковой. М., 2017. С. 122–127.

Воробьева Е. В.[1],
преподаватель кафедры криминалистики
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

ОСНОВНЫЕ ОШИБКИ ПРИ ОКАЗАНИИ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШЕМУ В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ ПРОИСШЕСТВИИ

По данным официального сайта ГИБДД в 2020 г., в 145 073 дорожно-транспортных происшествиях погибло 16 152 человека, ранено 183 040 [4]. Основными причинами гибели пострадавших явилось: превышение скорости (более 30 %), состояние алкогольного опьянения и употребление наркотических средств, использование телефонов во время управления автотранспортом, пренебрежение использованием ремней безопасности, несоблюдение водителями и пешеходами правил дорожного движения.

В данной статье хотелось бы обратить внимание на такой немаловажный вопрос, как оказание первой помощи пострадавшим в ДТП, так как во время оказанная первая помощь значительно уменьшает вероятность гибели раненых. Пострадавшие в ДТП погибают в первые часы после получения травмы. В медицине существует понятие «Золотого часа» – это первый час после получения пострадавшим травмы. Так вот, если в этот промежуток времени пострадавшему будет оказана грамотная первая помощь, то вероятность его гибели уменьшатся в разы. Именно грамотная помощь, так как очевидцы дорожно-транспортного происшествия зачастую по незнанию вместо помощи наносят вред пострадавшему. Основная задача при оказании первой помощи – сохранить жизнь до прибытия скорой помощи и не навредить пострадавшему. Поэтому вопрос рассмотрения ошибок при оказании первой помощи на месте ДТП является очень важным, ведь от этого зависит чья-то жизнь.

Как правило первым на месте ДТП оказывается обычный автолюбитель, который стал невольным свидетелем аварии. Действовать надо немедленно, вспомнить все, чему учили в автошколе, на ОБЖ в старших классах или других курсах по первой помощи, и повезет или нет этому пострадавшему зависит от приобретенных навыков спасателя, от его способности оценить состояние раненого, определить угрожающие его жизни ранения, вовремя вызвать скорую и предотвратить опасные для жизни осложнения.

С чего начинается оказание первой помощи? Существует определенный алгоритм действий. Первое – обозначить место аварии, оценить обстановку, по возможности устранить угрожающие факторы жизни и здоровью для спасателя и пострадавшего. И одна из первых основных ошибок – это вытаскивание раненого из автомобиля. Если зажигание выключено, клеммы аккумулятора отсоединены, угрозы взрыва нет, автомобиль не находится на железнодорожных путях, не падает в пропасть, то пострадавшему оказывается помощь на месте. Только при наличие смертельной опасности или необходимости проведения ре-

[1] © Воробьева Е. В., 2021.

анимационных мероприятий нужно будет очень аккуратно, предварительно зафиксировав шейный отдел позвоночника подручными средствами или специальной шиной – воротником, извлекать пострадавшего.

Следующая ошибка – это начинать определение признаков жизни с нахождения пульса на руке пострадавшего. Если пострадавший без сознания, не отвечает на ваши вопросы, не реагирует на раздражители, следующее действие – определение дыхания, которое определяют в течение 10 с по поднятию грудной клетки, если грудная клетка поднимается – значит он дышит, если нет, то не надо тратить время на определение пульса на сонной артерии, сразу необходимо приступать к реанимационным мероприятиям. Сообщите окружающим, чтобы вызвали скорую помощь. Уложите пострадавшего на жесткую горизонтальную поверхность, распахните одежду на груди, расстегните ремень, и начинайте непрямой массаж сердца: 30 нажатий на середину грудины на глубину 5–6 см. (с частотой 100 в мин), затем два вдоха искусственного дыхания, предварительно освободив дыхательные пути и зажав нос, и так продолжать до приезда скорой помощи. Если дыхание и пульс восстановились – необходимо придать пострадавшему стабильное боковое положение и не оставлять его без присмотра, контролируя признаки жизни до подхода медиков.

Одна из самых частых ошибок – при нахождении человека без сознания, его начинают бить его по лицу, хотя необходимо положить его на бок (придать стабильное боковое положение).

Очень много ошибок совершается при остановке кровотечения. В случае наличия кровотечений необходимо помнить, что венозное кровотечение (кровь темного цвета и просто стекает из раны) останавливается тугой давящей повязкой. Использовать жгут можно только при артериальном кровотечении (кровь яркого цвета пульсирует из раны), сначала зажимается артерия выше раны, затем накладывается жгут, причем не на голое тело, выше раны, ближе к сердцу, пишется записка со временем наложения жгута (зимой на полчаса, летом не более часа). Каждые полчаса следует распустить жгут для восстановления кровоснабжения, а затем опять наложить но чуть выше того места, чем был наложен ранее.

Ошибкой при остановке носового кровотечения является запрокидывание головы пострадавшего. Правильное действие – наклон головы вниз, положить холод на область переносицы. Причем необходимо помнить, что холод накладывают не на голое тело, а через ткань.

Ошибкой при обработке раны является промывание ее водой, если она загрязнена. Запрещается промывать рану водой, спиртовыми растворами, мазать различными мазями, необходимо просто накрыть ее салфеткой или чистой хлопчатобумажной тканью. И самое главное – не извлекать из раны инородные тела (нож, стекло, щепку и пр.)!

При травме (ранении) живота категорически запрещается давать раненому пить, как бы он не просил, можно просто смочить ему губы. В ожидании скорой помощи проложить холод на живот, расстегнуть ремень, согнуть ноги в коленях. В случае выпадении из раны петель кишечника – не вправлять их, а накрыть влажной салфеткой.

При травме грудной клетки (ушибах, переломах ребер) ошибкой является ожидание скорой помощи в положении лежа, хотя необходимо придать пострадавшему положение сидя, полусидя. Так ему легче дышать. На место травмы следует приложить холод. В случает проникающего ранения грудной клетки, что часто случается при ударе о руль, необходимо закрыть рану воздухонепроницаемым материалом (целлофаном, пластырем), лучше использовать индивидуальный перевязочный пакет, если он есть, плотно зафиксировать повязку на грудной клетке бинтом. Очень важно – если в ране есть инородные тела, не извлекайте их самостоятельно. Зафиксируйте инородное тело, обложив его бинтами [1, с. 48].

Опасной ошибкой при оказании первой помощи при подозрении на вывих – является желание вправить его. Делать этого нельзя! Необходимо зафиксировать поврежденную конечность в том положении, как удобно пострадавшему. На место травмы наложить холод.

Ошибками при переломах является выравнивание при открытом переломе отломков. Снимать одежду у больного при закрытых переломах не нужно. Транспортная иммобилизация проводится посредством специальных шин, изготовленных из подручных материалов. Шина должна захватывать два, а иногда три сустава, при проведении иммобилизации конечности надо придать физиологическое положение или такое положение, при котором конечность меньше всего травмируется [2, с. 188].

При подозрении на перелом позвоночника, если пострадавший не может пошевелить ногами, руками – пострадавшего не трогать, не переносить, не снимать с него одежду.

Если пострадавший лежит в вынужденной позе «лягушка»: он не может изменить положение ног, стопы раздвинуты – это травма таза, двигать его нельзя. Необходимо аккуратно под колени подложить валик, сделанный из куртки или одеяла, расстегнуть ремень, на область живота положить холод, не поить! При таких тяжелых травмах, как перелом позвоночника, таза, черепно-мозговая травма, нельзя оставлять пострадавшего одного, переносить или перетаскивать без крайней необходимости (угроза взрыва, пожар).

Отдельно необходимо рассмотреть типичные ошибки при оказании первой помощи при ожогах. Что нельзя делать в таких случаях: протыкать пузыри, накладывать мазь, пантенол, масло, отрывать прилипшую одежду. Просто надо поливать ожоговую поверхность холодной водой минут 15–20, т. е. охлаждать, а затем наложить желательно стерильную салфетку и забинтовать.

Оказывая первую помощь при отморожении, нельзя растирать обмороженные участки кожи снегом. Это усиливает охлаждение, льдинки ранят кожу, что способствует инфицированию зоны отморожения [3, с. 246]. Не надо использовать масло, жир. Пострадавшего необходимо доставить в теплое помещение, снять холодную, мокрую одежду, отмороженные участки согревать медленно. Опустить конечности в прохладную ванну и постепенно подливать теплую воду в течение 40 мин, повышая градус. Затем наложить теплоизолирующую повязку.

Оказывая помощь пострадавшему в ДТП, не стоит забывать и об оказании ему психологической помощи. Если он в сознании, спрашивайте у него разрешения, объясняйте ему свои действия, успокаивайте его, отвечайте на его вопросы.

Подводя итог, необходимо отметить, что были рассмотрены лишь самые основные ошибки, которые могут быть допущены при оказании первой помощи. Для того чтобы минимизировать последствия дорожно-транспортных происшествий, необходимо каждому участнику дорожного движения проходить обучение оказанию первой помощи, знать алгоритм действий при различных травмах и состояниях. Чем лучше каждый будет обладать этими навыками, тем меньше будут показатели погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Список литературы

1. Агапкин С. Н. Скорая помощь на дому. М. : Эксмо, 2017.
2. Новейший справочник врача скорой помощи / сост. Е. Г. Кадиева. М. : Омега-Л, 2018.
3. Величко Н. Н., Кудрич Л. А. Первая медицинская помощь : учебник. М. : ЦОКР МВД России, 2008.
4. Официальный сайт ГИБДД МВД России. URL: http://stat.gibdd.ru.

Гончаров А. А.[1]*,*
курсант факультета подготовки сотрудников
для оперативных подразделений полиции
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: ***Порватова Л. В.****,*
старший преподаватель кафедры истории государства
и права Московского университета МВД России
имения В.Я. Кикотя, кандидат юридических наук

РАЗВИТИЕ СПОСОБОВ ЗАЩИТЫ ДЕТЕЙ И ПЕШЕХОДОВ ОТ ДТП В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ И МИНИМИЗАЦИЯ НЕГАТИВНЫХ ПОСЛЕДСТВИЙ ДТП

С появлением автотранспортных средств в бытовом пользовании у большей части населения и последующим их совершенствованием вопросы обеспечения безопасности пешеходов, а в особенности несовершеннолетних детей, становятся с каждым годом все более актуальными и необходимыми. С улучшением автомобилей и развитием их характеристик было необходимо совершенствовать законодательную базу правил дорожного движения, а также переподготовку настоящих и будущих водителей. Кроме того, надо было организовать безопасность пешеходов на улицах городов и других населенных пунктов.

В советском государстве вопросы обеспечения безопасности дорожного движения занимали особое место как в социальной, так и в законодательной сферах жизни государства и общества. Правительство и руководство партии создали крепкую правовую основу для обеспечения безопасности на дорогах, повысив ответственность основных министерств, ведомств и организаций. В первую очередь это имело значение для Госавтоинспекции. В ее обязанности входило составлять заявки на изготовление и установку дорожных знаков, указателей, производство работ, связанных с разметкой проезжей части и др. С созданием общесоюзного министерства МВД СССР сыграло важную роль в пресечении возможных случаев ДТП на территории всего СССР.

Помимо законодательного регулирования вопроса о компетенции отдельных органов власти по регулированию дорожно-транспортной ситуации, в СССР велись активные научные исследования о связи дорожных условий на безопасность движения. Так, в Московском автомобильно-дорожном институте под руководством квалифицированных профессоров, в числе которых и профессор В. Бабков, регулярно ведутся исследования о взаимосвязи трех факторов с возможным возникновением дорожно-транспортного происшествия, а именно автомобиль-водитель-дорога.

В ноябре 1967 г. было принято постановление «О повышении безопасности движения в городах, других населенных пунктах и на автомобильных дорогах», который ставил перед МВД России и его звеньями задачи по усилению внимания на организацию передвижения транспорта и пешеходов, обновление про-

[1] © Гончаров А. А., 2021.

граммы подготовки будущих водителей и др. Помимо этих требований, от исполнительной власти требовалось создание условий, при которых на дорогах можно было ездить быстро, и самое главное, безопасно. От Госавтоинспекции требовалось не только качественно организовывать движение автомобилей и других транспортных средств, но и вести активную пропаганду о безопасном движении на дорогах среди широких масс населения. Для этой цели использовались различные средства распространения информации: телевидение, кинофильмы, радиопередачи, газеты и журналы.

Огромное значение для деятельности милиции, в том числе и Госавтоинспекции, имело постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 19 ноября 1968 г. «О серьезных недостатках в деятельности милиции и мерах по дальнейшему ее укреплению». В этом документе рекомендовалось набирать молодых людей с средним образованием и выше, тщательней подбирать кандидатов на руководящие должности. Также МВД России стремилось улучшать материальное обеспечение своих сотрудников: повышение заработной платы, пенсионное обеспечение, медицинское обслуживание, новая форма и поощрения за хорошую службу.

В 1967 г. состоялся семинар по безопасности дорожного движения в Москве, организованный Министерством внутренних дел СССР. На нем присутствовали руководящие лица партии, правительства, министерств республик, телевидения и др., рассмотрены важные вопросы, касающиеся безопасности дорожного движения и активной пропаганды этой безопасности, эффективность агитационной работы, совершенствование кадров, влияние погодных и дорожных условий на безопасность движения, совершенствование технологий, участие общественных организаций в обеспечении безопасности на дорогах, борьба с детским травматизмом.

Все эти меры, события и нормативные правовые акты создают правовую и научную базу для обеспечения безопасности дорожного движения в странах СССР, но никакая база не будет функционировать, если ее не будут исполнять.

Так, заместитель министра внутренних дел СССР Б. Т. Шумилин отмечал, что «одним из ключевых моментов в борьбе с аварийностью на автомобильном транспорте ставилось усиление профилактической и воспитательной работы в коллективах автотранспортных предприятий». Трезвость водителей, их грамотная подготовка и соблюдение ими правил дорожного движения – вот факторы, которые гарантируют снижение аварийных ситуаций на дорогах [6, с. 528].

В этом есть преемственность и в сегодняшних реалиях, но обо всем по порядку. С правовой и научно-технической точки зрения сфера обеспечения безопасности дорожного движения сделала значительный скачок вперед. Правовая концепция развития безопасности движения прописана в стратегии безопасности дорожного в Российской Федерации, которая действует с 2018 по 2024 г. Во 2 главе приводится оценка текущего состояния безопасности дорожного движения в России. В Российской Федерации с 2007 по 2016 г. в дорожно-транспортных происшествиях погибло 271 тыс. человек, 2,5 млн человек были ранены, пострадали 227 тыс. детей в возрасте до 16 лет, из них 9 тыс. получили травмы, несовместимые с жизнью. Треть погибших в авариях на автомобиль-

ных дорогах составляют люди наиболее активного трудоспособного возраста (26–40 лет). Около 20 % пострадавших становятся инвалидами. Эти показатели неумолимо наносят вред не только государству, но и всему обществу.

В 3 главе ставят цели и задачи по реализации предложенной стратегии. Указываются, несомненно, важные направления стратегии развития безопасности на дорогах, например, улучшить воспитательную работу с будущими и нынешними водителями и привить им беспрекословное соблюдение правил дорожного движения, повышать уровень защищенности участников движения как пешеходов, а в особенности детей, так и водителей, реализовывать планы по модернизации правовых и организационных механизмов регулирования дорожного движения и совершенствовать системы оказания первой неотложной помощи попавшим в ДТП.

Для реализации этой стратегии проводятся открытые уроки в школах и других образовательных организациях, на которых юным гражданам рассказывают о правилах дорожного движения и об их важности для собственной безопасности, выпускаются тематические мультики с популярными персонажами (Смешарики «Азбука безопасности», Робокар Поли и др.), а также проводится планомерное обустройство пешеходных переходов. Кроме агитационной и воспитательной работы, в стратегии предусмотрено и улучшение непосредственно дорожного полотна, дорожной разметки, знаков и указателей, а также требований к необходимым знаниям водителей, и необходимого технического состояния автомобилей.

В 4 главе определены основные угрозы безопасности участников дорожного движения. Среди них выделяются техническое «старение» транспортных средств, отсутствие практических навыков оказания первой помощи, плохая подготовка водителей и др.

Все правила дорожного движения перечислены в постановлении Правительства Российской Федерации от 23 октября 1994 г. «О Правилах дорожного движения».

Правовая сфера и сфера агитационно-воспитательная развиты отлично, но и технологический путь развития не стоит на месте. Одним из наиболее эффективных способов снижений аварийности является регуляция дорожного потока с помощью светофоров. В 2020 г. в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» установлено более 2,4 тыс. новых светофоров. Причем в век технологического и научного прогресса, были созданы «умные» светофоры, которые объединяются в единую информационную сеть и работают как единый механизм, управляемый центральным компьютером. В странах с плотным трафиком на дорогах, эти светофоры уже доказали свою эффективность в регулировании дорожного движения. Эти светофоры также имеют возможность самостоятельно принимать решение о включении разных сигналов, получая информацию от различных датчиков. Так, если на левой полосе, на поворот или разворот, скопится большое количество машин, то светофор будет включать дополнительную секцию поворота или разворота с более продолжительными промежутками времени и затор постепенно будет уменьшаться, пока полностью не ликвидируется. Датчики могут идентифицировать

в потоке автомобили и другой общественный транспорт, что дает возможность системе управления светофором вносить соответствующие корректировки, обеспечивая «зеленый» коридор автобусам, троллейбусам и трамваям, сокращая интервалы его движения от остановки до остановки [4, с. 56].

В одной из заметок популярного интернет-издания «За рулем» были приведены прогрессивные методы борьбы с дорожно-транспортными происшествиями и ликвидацией негативных последствий этого происшествия.

Первой из таких идей является «спасительный лист бумаги» (англ. rescue sheet). Это средство представляет собой самый обычный лист формата А4 на котором расположена детальная схема строения того или иного автотранспортного средства, расположение потенциально опасных деталей и узлов. Их практическое предназначение выражено в помощи прибывшим на место ДТП спасателям быстро и безопасно извлечь пострадавшего из транспортного средства, при этом не навредив ни ему, ни себе. Существует даже специальный сайт, на котором объясняется предназначение этого листа, а также предлагается возможность распечатать лист, подходящий к вашей марке автомобиля.

Следующей идеей является «умный» пешеходный переход. Это выглядит как самый обыкновенный пешеходный переход, но он оборудован датчиками давления и светодиодными LED огнями. Когда пешеход приближается с проезжей части, датчики посылают электрические сигналы и загорают огни и знаки пешеходного перехода. Это приспособление может помочь избежать ДТП в ночное время суток или при недостаточной видимости из-за отсутствия освещения.

Стоит отметить, что большое количество ДТП происходит из-за усталости водителей. Люди садятся за управление транспортным средством в сонливом состоянии, что приводит к засыпанию за рулем. Для предотвращения таких ситуаций была создана система, которая распознает симптомы усталости у водителя по его зрачкам. Это система представляет собой видеокамеру, которая непрерывно следит за расширением или сужением зрачков водителя. При расширении зрачков, что может быть признаком высокой когнитивной нагрузки, эта система собирает информацию с других систем безопасности авто, с помощью программного обеспечения и определяет усталость и ее степень. После этого система уведомляет водителя о том или ином отклонении в состоянии. Это нововведение поможет избежать засыпания или переутомления за рулем и, как следствие, снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за засыпания за рулем.

Таким образом, в этой статье рассмотрено историческое развитие технологий безопасности дорожного движения. Стоит отметить, что правовые и технологические ресурсы для реализации этой цели очень стремительно развиваются, что, несомненно, ведет к уменьшению трагических случаев дорожно-транспортных происшествий и негативных последствий как для водителей, так и для пешеходов.

Список литературы

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // СПС «Консультант-Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/.

2. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы». URL: http://www.consultant.ru/-document/cons_doc_LAW_288413/. Режим доступа: по расписанию.

3. Интернет-издание «За рулем». URL: https://www.zr.ru/content/articles/-901171-6-idej-i-tekhnologij-spasayushchikh/?page=2.

4. Кравченко П. А. Об инновационных технологиях для сферы обеспечения безопасности дорожного движения // Транспорт Российской Федерации. 2010. № 5 (24). С. 31–34.

5. Предупреждение дорожно-транспортного травматизма: перспектива здравоохранения в Европе. Копенгаген, 2004.

6. Рифицкий Г. П. Автомобильно дорожный комплекс России и безопасность движения. Ч. IV. 1966–1991 гг. М. : Эдитус, 2017.

Жданов В. Н.[1],
преподаватель кафедры
организации деятельности подразделений
по безопасности дорожного движения
Московского областного филиала
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ, МИРОВОЙ ОПЫТ

Дорожно-транспортные происшествия во всем мире приводят к огромным человеческим потерям. Ежегодно в таких авариях погибают сотни тысяч человек и миллионы получают ранения, многие становятся инвалидами на всю жизнь. В последнее время большое внимание уделяется разработке интеллектуальных транспортных систем (ITS), которые могут повысить безопасность и эффективность автомобильного транспорта, одновременно повышая комфорт и удобство при их эксплуатации для пользователей. Все страны в определенной степени задействованы в разработке или внедрении этих технологий. По мере продвижения этого процесса было разработано много информации о преимуществах, которые могут быть реализованы с течением времени при полном развертывании ITS [8, с. 124].

Среди прочего, преимущества безопасности были измерены или оценены для широкого спектра технологий. В этой статье мы постараемся обобщить некоторые международные перспективы, касающиеся способности ITS решать ситуацию с безопасностью дорожного движения.

Дорожно-транспортные происшествия на дорогах, перекрестках и дворовых территориях являются основными проблемами, которые также имеют общий набор факторов, в значительной степени влияющих на все типы аварий. В частности, в сценариях ДТП играют роль алкоголь, скорость, усталость и использование либо неиспользование ремней безопасности. В результате существует общее мнение, что четыре типа технологий (предотвращение столкновений, статус и производительность водителя, контроль скорости и автоматическое обеспечение соблюдения скоростного режима) предлагают наибольший потенциал для уменьшения числа или серьезности дорожно-транспортных происшествий [1].

Технологии безопасности ITS потенциально могут сократить общее количество травм и смертельных случаев в результате ДТП примерно на 40 %. Однако эти оптимистичные показатели должны сдерживаться потенциальными побочными эффектами технологий безопасности или недостатками, которые могут возникнуть в результате внедрения технологий, не связанных с безопасностью [5].

Основная проблема заключается в том, что технологии могут отвлекать водителя от задачи вождения или вызывать у водителя ложное чувство безопасности и, таким образом, стимулировать более рискованное поведение. Именно поэтому многие исследователи настоятельно рекомендуется активно противостоять не-

[1] © Жданов В. Н., 2021.

регулируемому распространению технологий, которые еще больше отвлекут водителя или иным образом ухудшат безопасность дорожного движения [6].

Как и в случае с любой новой технологией или подходом, могут быть неизвестные риски или недостатки, связанные с их использованием. Многие технологии внедрены в прошлом (например, подушки безопасности или ремни безопасности) и имели большое значение, хотя имели место быть технические недостатки, которые приводили к некоторым гораздо меньшим проблемам. По мере получения дополнительных знаний произошла адаптация технологии и показатели безопасности улучшились еще больше. Иногда эти знания были получены в ответ на жалобы или негативные сообщения о системах безопасности – а не активно – т. е. составление плана оценки и его выполнение в течение длительного периода времени. Очевидно, что последний подход является предпочтительным. Поэтому важно планировать и поддерживать целенаправленную текущую программу оценки для мониторинга непрерывного функционирования технологий безопасности ITS.

Новые технологии могут компенсировать ошибки драйверов, но, важно, чтобы драйверы знали о возможностях и ограничениях систем. Чтобы полностью реализовать преимущества новых технологий, водители должны научиться использовать их и получать опыт.

Обучение не может компенсировать плохо разработанные технологии. Одна из больших проблем развертывания связана с ответственностью. Проблемы, касающиеся ответственности за качество продукции, могут возникать с системами помощи, которые не могут быть отменены водителем или которые выходят за пределы человеческих возможностей (например, антиколлизионные системы) [9, с. 48].

Есть два возможных варианта решения этой проблемы. Первый заключается в том, чтобы разрешить неконтролируемое развертывание новых технологий, доверяя контролю ответственности за качество продукции, чтобы гарантировать ее безопасность, в основном изготовляемой производителями для дальнейшей продажи транспортных средств. Другая альтернатива – попытаться повлиять на развертывание, продвигать технологии, которые обещают повысить безопасность дорожного движения, минимизировать последствия несоответствующих технологий и научить водителя в полной мере использовать преимущества доступной электроники.

Первый подход сопряжен с риском того, что определенные технологии никогда не будут разработаны, несмотря на огромные потенциальные преимущества для безопасности. Производители могут подумать, что некоторые системы сделают их продукты менее привлекательными и поэтому указывают на юридические и материальные обязательства, препятствующие внедрению таких систем, даже если они не существуют. Последний подход рискует «удушить» изобретение путем введения негибкого регулирования, основанного на недостаточных доказательствах. Таким образом, проблема заключается в том, чтобы решить проблемы ответственности путем нахождения баланса между двумя альтернативами, чтобы производители продвигали и внедряли другие перспективные технологии.

Еще одной проблемой развертывания является необходимость внедрения надежной инфраструктуры, обеспечивающей архитектуру и стандарты платформ. Надежная инфраструктура, например, вмещает старые автомобили, взаимодействует с существующей инфраструктурой, требует незначительного обучения, отказоустойчива и безопасна при сбоях. В первую очередь эта задача сосредоточена на принятии соответствующих архитектурных решений, которые учитывают и облегчают внедрение и интеграцию технологий безопасности ITS. В большинстве стран существуют подходы к созданию ITS-архитектур.

Явное внимание и информация о ITS, связанной с безопасностью, должны быть включены в архитектуры, чтобы обеспечить облегчение развертывания. Как и в случае любой технологии ITS, стандартизация также необходима для успешного развертывания и использования технологий безопасности.

Стандартизация может помочь как в самом широком, так и в быстром проникновении в автопарк и дорожную систему благодаря технологиям безопасности ITS. Это также может способствовать повышению глобальной эффективности производства как готовых, так и компонентных продуктов, которые необходимы для развертывания безопасности ITS. Без такой стандартизации возникает много вопросов, связанных с гарантией того, что системы на самом деле будут вести себя так, как ожидалось в той или иной ситуации. Опять же, необходимо уделять особое внимание безопасности и уникальным проблемам, которые технологии безопасности создают при разработке стандартов. Есть много вопросов, связанных с гарантией того, что системы будут вести себя корректно и прогнозируемо.

Еще одна проблема, связанная с инфраструктурой, которая может стать ключевым элементом эффективного внедрения технологий безопасности ITS – это цифровые карты сетей автомобильных дорог и инфраструктуры, определяющие месторасположение. Цифровые карты и инфраструктура станут основой многих приложений безопасности ITS, но текущее качество этих карт там, где они существуют, недостаточно для эффективной безопасности приложений. Отсутствие качественных карт и среды определения местоположения (позиционирование) являются основным препятствием для развертывания. Общенациональные и региональные усилия по разработке согласованных цифровых карт решительно поддерживаются. Они должны стать основой и стимулом для быстрой разработки и внедрения технологий автоматического определения местоположения транспортных средств в приложениях в сфере безопасности.

Существует особая необходимость в обучении ITS и специалистов по безопасности. Такая подготовка должна повысить осведомленность о возможностях технологий для обеспечения безопасности дорожного движения и сформировать взаимопонимание (т. е. специалисты по безопасности дорожного движения понимают его и наоборот) [10, с. 462].

Кроме того, обучение будет стимулировать расширение сотрудничества и, в конечном итоге, ускорит принятие ITS и конкретных доступных технологий ITS в качестве действенных контрмер безопасности. Существуют примеры такого типа обучения и международного сотрудничества, где обмен информацией только приветствуется.

Одним из аспектов этой проблемы является понимание роли производителей и, в конечном итоге, их ответственности.

Взаимопонимание между производителями и государственными должностными лицами в отношении того, какие технологии с наибольшей вероятностью будут служить интересам безопасности дорожного движения обеспечит своевременное рассмотрение аргументов, касающихся ответственности и риска, создание соответствующих архитектур и стандартов, а также быстрое развитие технологий.

Рекомендуется обучение, ориентированное на частный сектор и содействующее диалогу по вопросам, актуальным как для государственного, так и для частного секторов.

После того, как многие страны начали серьезно заниматься проблемами безопасности дорожного движения, смертность на дорогах в целом снизилась. Факторы, которые способствовали этому снижению, включают более широкое использование ремней безопасности, максимальное сокращение случаев вождения транспортных средств в состоянии алкогольного либо наркотического опьянения и улучшенную дорожную инфраструктуру [11, с. 95].

Другим аспектом этих изменений является эволюция поведения водителя за последние 20 лет. В частности, осведомленность широкой общественности в большинстве стран об опасностях определенного поведения привела к некоторым довольно положительным изменениям в отношении людей на дороге. Например, эволюция общественного признания вождения в нетрезвом виде прошла с точки зрения отсутствия реального вреда, связанного с вождением под воздействием алкоголя и нетерпимости к такому поведению.

Аналогичным образом, использование ремней безопасности стало нормой в большинстве стран для большинства водителей. Аналогичным образом использование детских удерживающих устройств, т. е. детских сидений безопасности, также приобрели популярность и широкое признание.

В последние годы наблюдается быстрое и значительное развитие многочисленных технологий. С одной стороны, теперь доступна технология, позволяющая транспортным средствам безопасно двигаться в условиях дорожного движения и не зависеть от участия человека.

С другой стороны, некоторые довольно простые технологии (такие как обнаружение износа ремней безопасности) могут значительно снизить смертность, если они конструктивно обязательны в транспортных средствах для всех автомобильных кресел. Даже в странах, которые достигли очень высоких показателей в использовании ремней безопасности (95 % или выше), благодаря рекламе и правоприменительной кампании, водители, не использующие ремень безопасности, по статистике имеют высокую шкалу смертности.

Технология, вероятно, будет наиболее экономически эффективным способом нацеливания на оставшихся без посредников водителей, чьи жизни можно было бы спасти.

Широко разрабатываются и внедряются технологии, которые не предназначены для целей безопасности, но могут оказать непосредственное влияние на безопасность дорожного движения. Хотя некоторые из них и могут облег-

чить задачу вождения, другие технологии (например, мобильные телефоны) могут отвлекать внимание и негативно влиять на безопасность.

Различные категории участников дорожного движения также должны быть рассмотрены. Технологии, которые могут принести пользу одним участникам дорожного движения, могут быть несовместимы с другими. Кроме того, быстро стареющее население во многих странах мира означает тот факт, что потребности и способности пожилых участников дорожного движения имеют первостепенное значение [7]. Поэтому принятие и использование этих технологий всеми возрастными группами является важным фактором для обсуждаемых технологий.

В настоящее время во многих странах сложилась культура безопасности дорожного движения, где поощряются инновации и новые меры по дальнейшему снижению смертности. Это отражается в улучшении безопасности и амбициозных целях, которые они поставили. Однако во многих странах новые меры часто сталкиваются со значительными препятствиями с точки зрения политической воли и общественного признания.

Любая новая мера безопасности должна применяться только после оценки затрат на ее внедрение и получаемых выгод. С этой целью делается попытка оценить стоимость новых технологий, хотя затраты на многие технологии заметно уменьшатся, поскольку их внедрение станет более распространенным. С точки зрения выгоды, поставив на кон значение человеческой жизни, эквивалент денежным значениям, безусловно, не выдерживает никакой критики. Ведь задача каждого государства – это защита жизни и здоровья каждого человека, что в современных условиях невозможно без повсеместного внедрения интеллектуальных транспортных систем.

Список литературы

1. ATEC/ERTICO – Франция (Ассоциация за транспорт, экологию и циркуляцию / Интеллектуальные транспортные системы – Франция) (2017).

2. Баруя А. Скоростные отношения на разных видах европейских дороги // URL: http://www.vtt.fi/rte/projects/yki6/master/d7_r114.pdf.

3. Долгосрочное исследование камер красного света и несчастных случаев : Отчет ARR 261, ARRB, Виктория, Австралия.

4. Дюссо С., Жандро М. Блокировка от алкогольного опьянения: один год опыт в Квебеке : материалы Пятнадцатой Международной конференции по алкоголю, наркотикам и безопасности дорожного движения (ICADTS). Стокгольм.

5. Инициатива интеллектуальных транспортных средств (IVI) // URL: www.its.dot.gov/ivi/ivi.htm.

6. Интеллектуальные транспортные системы, анализ инфраструктуры на основе Системной концепции, область проблем предотвращения столкновений при пересечении. Внутренний документ, 30 октября / Федеральное управление автомобильных дорог, Вашингтон, округ Колумбия.

7. Интеллектуальная адаптация скорости: результаты Голландского ISA Tilburg Trial, Министерство транспорта, Генеральный директорат общественных работ и управления водными ресурсами, Центр транспортных исследований, Роттердам.

8. Тарасов А. Ю., Жданов В. Н. Развитие технологий безопасности дорожного движения, мировой опыт // Вестник ГОУ ДПО ТО «ИПК и ППРО ТО». Тульское образовательное пространство. 2020. № 2. С. 124–128.

9. Темняков Д. А., Темнякова Е. Д. Педагогическая эвальвация результативности использования технических средств обучения в образовательных организациях Российской Федерации : учебное пособие. Ижевск : Типография «МарШак», 2019.

10. Темняков Д. А. Проблемы профессионального образования сотрудников органов внутренних дел // Профессиональное образование сотрудников органов внутренних дел. Педагогика и психология служебной деятельности: состояние и перспективы : Международная конференция, посвященная празднованию 15-летия Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя : сборник научных трудов, М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2017. С. 460–463.

11. Темняков Д. А. Использование сотрудниками полиции технических средств фото- видеофиксации противоправных действий во время проведения массовых мероприятий // Вестник Московского университета МВД России. 2015. № 9. С. 94–97.

Кардашевский В. В.[1],
начальник кафедры
административной деятельности ОВД
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя,
кандидат юридических наук, доцент

К ВОПРОСУ О ПРИМЕНЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНОГО РЕГЛАМЕНТА МВД РОССИИ ПО ПРЕДОСТАВЛЕНИЮ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ЭКЗАМЕНОВ НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ И ВЫДАЧЕ ВОДИТЕЛЬСКИХ УДОСТОВЕРЕНИЙ

В Российской Федерации с 2012 г. наблюдается снижение основных показателей аварийности. Так, количество погибших в ДТП, составлявшее 27 991 человек в 2012 г. снизилось до 16 152 в 2020 г., количество ДТП, соответственно, с 258 618 до 145 073 случаев. В значительной степени этому способствовало повышение качества подготовки водителей и, как контрольная стадия этой подготовки, проведение экзаменов на право управления транспортными средствами и выдача водительских удостоверений. В 2021 г. приказом МВД России от 20 апреля 2021 г. № 80 был введен в действие Административный регламент Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений (далее – Регламент) [2].

Данный регламент определил сроки и последовательность выполнения административных процедур (действий), связанных с проведением экзаменов на предоставление специального права на управление транспортными средствами соответствующих категорий и входящих в них подкатегорий, предусмотренных п. 1 ст. 25 Федерального закона России от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [1], выдачей российских национальных и международных водительских удостоверений, обменом иностранных национальных и международных водительских удостоверений на российские национальные и международные водительские удостоверения, выдачей российских национальных водительских удостоверений взамен ранее выданных российских национальных водительских удостоверений и выдачей международных водительских удостоверений в многофункциональных центрах предоставления государственных и муниципальных услуг, а также порядок взаимодействия подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, на которые возложены обязанности по предоставлению государственной услуги, с федеральными органами исполнительной власти, иными заинтересованными органами (в том числе иностранных государств) и организациями при предоставлении государственной услуги.

---

[1] © Кардашевский В. В., 2021.

К новеллам нового регламента можно отнести прежде всего то, что проведение практического этапа экзамена на право управления транспортными средствами категорий «B», «C», «D», «BE», «CE» и «DE» и подкатегорий «C1», «D1», «C1E» и «D1E» будет осуществляться на маршруте в городе. При этом регламентировано время проведения такого этапа. Так, для практического экзамена на право управления транспортными средствами категорий «B», «C» и «D» и подкатегорий «C1» и «D1» – в срок не более 30 мин, на право управления транспортными средствами категорий «BE» – в срок не более 40 мин, на право управления транспортными средствами категорий «CE» и «DE» и подкатегорий «C1E» и «D1E» – в срок не более 50 мин. В течение указанного времени кандидат в водители должен выполнить все предписанные маневры. Таким образом, предполагается, что кандидат в водители заранее маршрут знать не будет, что позволит экзаменатору в реальной обстановке оценить не только способность выполнять определенные технические манипуляции по управлению транспортным средством, но и способность кандидата ориентироваться в дорожной ситуации.

Регламент также определяет определенный перечень документов, который проверяет экзаменатор при подготовке к проведению практического этапа экзамена в условиях дорожного движения (регистрационный документ на транспортное средство и соответствие транспортного средства сведениям, содержащимся в нем; информация о прохождении технического осмотра в Единой автоматизированной информационной системе технического осмотра; страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства). Кроме того, проверяется транспортное средство на соответствие требованиям к транспортным средствам, используемым для проведения практических экзаменов; технического состояния требованиям безопасности, а также средств аудио- и видеорегистрации процесса проведения практических экзаменов на соответствие требованиям к техническим средствам контроля знаний и навыков управления транспортными средствами кандидатов в водители и их работоспособность. В соответствии с пп. 179–180 Регламента при проведении экзамена в экзаменационном транспортном средстве кандидат в водители находится за органами управления, а экзаменатор за дублирующими органами управления транспортного средства. При наличии мест для сидения, не считая мест кандидата в водители и экзаменатора, допускается при наличии согласия кандидата в водители, сдающего экзамен, нахождение должностных лиц организации, осуществляющей образовательную деятельность, других кандидатов в водители, сдающих соответствующий экзамен, а также по согласованию с руководителем экзаменационного подразделения представителей объединений образовательных организаций, общественных советов при территориальных органах МВД России на региональном и (или) районном уровнях и (или) иных должностных лиц экзаменационного подразделения и (или) иных должностных лиц органов внутренних дел. Перед началом экзамена экзаменатором должно быть обеспечено выполнение следующих условий:

– двигатель транспортного средства прогрет;

– органы управления коробкой переключения передач переведены в нейтральное положение (для автоматической трансмиссии органы управления режимами трансмиссии переведены в положение «Р»);

– стояночный тормоз включен;

– средства аудио- и видеорегистрации процесса проведения практического экзамена включены.

Указанные меры предположительно позволят заранее «снять» вопросы об оспаривании результатов экзамена по причинам технического состояния транспортного средства, аудио- и видеорегистрация упростит решение спорных ситуаций.

Можно констатировать, что вновь принятый Административный регламент Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений отвечает современным реалиям. По существу, в нем подробно регламентированы все сроки и последовательность выполнения административных процедур, связанных с проведением экзаменов на предоставление специального права на управление транспортными средствами различных категорий. Применение Регламента позволит сделать получение водительского удостоверения для граждан более «прозрачным», вместе с тем допустит к управлению транспортными средствами только тех лиц, которые действительно соответствуют предъявляемым требованиям, что в целом должно дать положительный результат в снижении аварийности в стране.

Список литературы

1. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/.

2. Приказ МВД России от 20 февраля 2021 г. № 80 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_380236/.

3. Административная деятельность полиции : учебник / под. ред. О. В. Зиборова, В. В. Кардашевского. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2021.

4. Константинов А. В. Административное поведение государственного служащего // Актуальные вопросы применения норм административного права («Кореневские чтения») : II Международная научно-практическая конференция : сборник научных трудов. М., 2018. С. 313–317.

Квитчук А. С.[1]*,*
начальник кафедры транспортной безопасности
Санкт-Петербургского университета МВД России,
доктор юридических наук, профессор

Фомичев Д. С.[2]*,*
заместитель начальника кафедры
транспортной безопасности
Санкт-Петербургского университета МВД России

К ВОПРОСУ О КОНТРОЛЕ ЗА АВТОТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ, УЧАСТВУЮЩИМИ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

Высокая степень аварийности на дорогах России свидетельствует о том, что проблема обеспечения безопасности дорожного движения по-прежнему занимает одно из ведущих мест в социально-экономическом развитии страны, а ее решение отнесено к числу приоритетных направлений государственной политики.

Одним из ключевых элементов системы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации, направленным на решение государственно значимых задач по сохранению жизни и здоровья граждан, по минимизации экономических и социальных последствий от дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), является комплекс мер по повышению качества и эффективности мер по техническому надзору за автомототранспортными средствами. В данных условиях повышение безопасности дорожного движения является одной их приоритетных задач государственного управления. Это отметил и Президент Российской Федерации В. В. Путин в своей речи, выступая с ежегодным посланием Федеральному Собранию 1 марта 2018 г.: «И конечно, наша важнейшая задача – повысить безопасность на дорогах, до минимума снизить смертность в результате ДТП» [1]. На коллегии МВД России 3 марта 2021 г. В. В. Путин сказал следующее [4]: «За последние 8 лет смертность на дорогах сократилась более чем на треть, и это, безусловно, заслуга сотрудников ГИБДД. Но среди погибших в результате ДТП почти 90 % – граждане в возрасте от 18 до 50 лет. Поэтому работа должна быть на этом направлении продолжена».

К сожалению, несмотря на предпринимаемые государством и общественными организациями меры по сокращению числа ДТП и их вредных последствий, в России наблюдается их сохранение на достаточно высоком уровне. Так, согласно приведенным Правительством Российской Федерации статистическим сведениям в Российской Федерации с 2000 по 2020 гг. произошло 4 038 553 ДТП, в которых погибло 569 338 человек, 5 006 327 человек были ранены. Треть погибших в авариях на автомобильных дорогах составляют люди наиболее активного трудоспособного возраста (26–40 лет). Около 20 % пострадавших становятся инвалидами.

---

[1] © Квитчук А. С., 2021.
[2] © Фомичев Д. С., 2021.

Правительство Российской Федерации законодательно разработало программу-стратегию на 2018–2024 гг. по реализации комплекса мер, направленных на повышение уровня безопасности на российских дорогах [3] (далее – Стратегия), главная цель которой – сокращение числа погибших в ДТП россиян почти в 3 раза, а к 2030 г. достичь амбициозного результата – ноль погибших. Кроме того Стратегия устанавливает, что «повышение безопасности дорожного движения, направленное на сохранение жизни, здоровья и имущества граждан Российской Федерации, является одним из приоритетных направлений государственной политики и важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны» [3].

Опасность ДТП проецируется и проявляется также на экономической сфере жизнедеятельности государства и общества. В утвержденной «Стратегии безопасности дорожного движения 2018–2024 годов» отмечено, что «ежегодные экономические потери страны от дорожно-транспортных происшествий составляют около 2 % валового внутреннего продукта и сопоставимы в абсолютных показателях с валовым региональным продуктом таких субъектов Российской Федерации, как Краснодарский край или Республика Татарстан» [2].

В связи с отмеченными фактами существенно возрастает необходимость поиска эффективных путей предотвращения дорожно-транспортных происшествий, минимизации тяжести их последствий. Одно из важнейших направлений в этом вопросе является совершенствование, ужесточение контроля за проведением технического осмотра транспортных средств, изучение зарубежного опыта, применение инновационных технологий. Немаловажную роль в этом вопросе играет ужесточение ответственности как юридической, так и материальной.

По состоянию на начало 2020 г. в России зарегистрировано 58 157 411 единиц транспортных средств (без учета прицепов и полуприцепов), из которых на физических лиц: 52 739 551 единица, на индивидуальных предпринимателей – 30 775 единицы. Из общего числа зарегистрированных ТС 82,5 % относится к легковому транспортному (без учета легковых такси), доля которых от общего количества зарегистрированных ТС составляет 0,76 %, 11,2 % – к грузовому, 1,5 % – к автобусам; 4 % – к мототранспортному.

Контроль технического состояния автомобилей в разных видах существует во всех странах, особенно в государствах с высоким уровнем автомобилизации.

Необходимость получения отдельной лицензии, в которой устанавливаются требования к работе и оснащению предприятий автосервиса, принято в Норвегии. Порядок обязательной сертификации новых автомобилей в том виде, как предписано в Норвегии, является фактически одинаковым во всех странах ЕС.

Общие требования к транспортным средствам в Норвегии устанавливаются в Требованиях к конструкции и оснащению транспортных средств. Требования к конструкции и обязательному оснащению новых транспортных средств с позиций обеспечения безопасности дорожного движения предъявляются в первую очередь к импортерам и фирмам продавцам новых автомобилей. Чтобы контролировать соблюдение данных требований, введен порядок обязательной сертификации новых транспортных средств. Обязательная сертификация – это общая сертификация транспортного средства определенной заводской марки или типа

на основании проверки контрольного экземпляра транспортных средств. Обязательной сертификацией охвачены только автомобили, выпускаемые серийно.

Хорошо знакомое сегодня в Германии каждому сокращение TÜV (OTH) появилось почти 140 лет назад. Тогда оно выглядело несколько иначе – DÜV. 6 января 1866г. в Мангейме 20 владельцев паровых машин создали «Объединение по надзору и страхованию паровых котлов» (DÜV). Об истории использования паровых котлов в XXI в. напоминают лишь записи в исторических хрониках. В настоящее время паровые двигатели в качестве источников энергии практически утратили свое значение. В XIX в. они выполняли функцию ключевой технологии при проведении индустриализации. В сознании современных жителей Германии TÜV (Объединение технического надзора – OTH) ассоциируется с ведомством, в котором они каждые два года должны проводить технический осмотр своих автомобилей на предмет установления безопасности их использования в качестве транспортного средства. В противном случае ездить на автомобиле будет запрещено.

Сегодня задачи контроля и надзора, вытекающие из Положения о ремеслах, а также проверки в установленных законодательством рамках представляют собой наиболее важные направления деятельности организаций технического надзора, функции по обеспечению которого недвусмысленно возложены на них законодательными органами. Они следят за соблюдением существующих правил и инструкций по эксплуатации технических систем, установок и аппаратов. В целом это включает в себя множество смежных заданий с целью оптимизации как регулирующих документов, так и проверяемых систем [3, с. 38].

Особенно большое значение среди подобных организаций отводится OTH (TÜV), состоящему из региональных Объединений технического надзора, и DEKRA, которые в общей сложности – причем почти в равной степени – решают приблизительно 85 % задач технического надзора только в сфере автомобильного транспорта Германии (по состоянию на 2019 г.). Наряду с ними имеется еще множество небольших организаций для осуществления проверок и надзора в специфических областях. Одной из них является, например, Германский институт испытаний и надзора (зарегистрированное общество) (das Deutsche Institut für Prüfung und Überwachung e. V. – DPÜ), специализирующийся в области строительства. Главное внимание в последующем изложении будет уделяться не самим организациям, а задачам и роли технического надзора в Германии. В OTH сегодня по всему миру работает свыше 20 тыс. сотрудников, а его хозяйственный оборот составляет более 2 млрд евро (данные 2014 г.).

Следует обратить внимание на ряд важных изменений, характеризующих современное развитие технического надзора за автомобильным транспортом в Германии:

– в 1951 г. вводится регулярный техосмотр автомобилей и прицепов;

– с 1960 г. талон техосмотра на заднем номере считается сертификатом, разрешающим использование автомобиля; владельцу автомобиля вменяется в обязанность проводить его регулярную проверку в пределах установленных сроков;

– с 1985 г. становится обязательным прохождение «специальной проверки на содержание выхлопных газов», цель которых заключается в уменьшении растущей нагрузки на окружающую среду за счет увеличения выбросов вредных веществ в процессе уличного движения.

Увеличение комплексности задач технического надзора только в сфере уличного движения иллюстрирует стремительность технического развития, выражая в то же время растущее самосознание пользователей транспортных средств в Германии относительно обеспечения безопасности и защиты окружающей среды. Так, в 2010 г. в состав HU было добавлено проведение исследований выхлопных газов.

Техническая безопасность сегодня уже не ограничивается технической безопасностью приборов и установок в традиционном смысле слова. К поднадзорным областями относятся, например, сфера так называемой пассивной безопасности, в которую входит оснащение автомобилей воздушными подушками безопасности, а также аспекты экологии и здоровья, сферы планирования и консультирования, управление процессом распространения знаний методами тестирования и инспектирования, участие в процессе подготовки и переподготовки кадров по тем направлениям, которыми занимаются надзорные организации.

Сфера технического надзора видоизменяется, охватывая все новые и новые разделы жизнедеятельности, становясь при этом все более комплексной, реагируя тем самым не только на технологическое и экономическое развитие, но и не в последнюю очередь на изменения в общественном сознании. С увеличением сложности приборов и установок изменились и требования, предъявляемые к работающим с ними сотрудникам. Особенно наглядно это прослеживается на примере задач, стоящих в сфере охраны окружающей среды: для эффективной охраны окружающей среды требуется умение мыслить комплексными категориями. Требуется междисциплинарное взаимодействие, отдельные аппараты и установки нужно рассматривать как составные части одной системы. При этом в качестве элементов сети во все большей степени используются не только сами приборы. Технические установки необходимо проверять и оценивать на их совместимость с такими абсолютно нетехническими условиями, как окружающая среда, аспекты состояния здоровья и другими факторами, значение которых еще совсем недавно было неизвестно либо известно в недостаточной степени. Один их важных аспектов, связанных с этим перемен при оценке техники, заключается в профилактике. Организации технического надзора уже давно работают на международной арене, причем по двум направлениям: с одной стороны, они оказывают поддержку германским фирмам при выполнении ими зарубежных контрактов, с другой – консультируют зарубежные страны при создании систем технического надзора и строительстве технических установок. К основным направлениям и задачам работы организаций технического надзора в интересах германских фирм относятся следующие:

– консультирование по применению зарубежных технических норм и инструкций;

– проверка на соответствие техническим нормам и инструкциям других стран;

– оказание поддержки в ходе эксплуатационных проверок и приемо-сдаточных испытаний;

– оказание поддержки при гарантийных проверках;

– проверка качества и приемо-сдаточных испытаний при поставках за рубеж;

– проведение технической экспертизы и оценка бывших в эксплуатации машин и оборудования.

Организации технического надзора для выполнения данных задач прошли необходимую регистрацию в качестве проверяющих инстанций в соответствующих учреждениях и ведомствах почти всех европейских государств, а также США, Японии и других крупных промышленно развитых стран. В целях обеспечения своей международной деятельности OTH (TÜV) создал сеть своих представительств по всему миру.

Для ряда государств, в том числе Франции, Испании, Греции, Турции, Саудовской Аравии и Малайзии, контролирующие организации разработали собственные системы техосмотра транспортных средств, которые учитывают специфические требования этих стран.

Одна из первоочередных задач заключается сегодня в том, чтобы согласовать единые проверочные критерии, по крайней мере, для тех транспортных средств, которые используются при перевозках через национальные границы стран – членов ЕС. В Германии OTH (TÜV) организован по региональному признаку Объединений технического надзора, кроме этого TÜV имеет около 800 представительств по всему миру. Компания (TÜV) ТЮФ ЗЮД работает под девизом «Больше уверенность. Больше прибыль».

Они представляют собой зарегистрированные общества гражданского права, т. е. являются сугубо частными организациями. Все они состоят членами Союза объединений технического надзора (COTH) со штаб-квартирой в Эссене. В данном Союзе представлены также известные промышленные фирмы, располагающие получившими признание пунктами технадзора, например, такие как BASF AG, Bayer AG, Buna Sow Leuna Olefinverbund GmbH. В OTH сегодня работают специалисты самых разных профессий, необходимых для проведения проверок во всех областях надзорной деятельности: инженеры, химики, физики, биологи, математики, врачи, психологи, техники, высококвалифицированные ремесленники.

Еще одной крупной организацией, также выполняющей данные функции по заданию государства, является DEKRA – объединение контролеров и экспертов, работающее на территории всей Европы. Головной структурой его восьми основных подразделений считается расположенная в Штутгарте DEKRA AG. DEKRA была образована в 1925 г. как Германское Объединение Технического Надзора за Транспортными средствами.

К основным направлениям деятельности этого объединения, представляющего собой частный концерн, объединяющий 40 дочерних компаний и долевых участников, относится обслуживание профессиональных парков транспортного хозяйства, составление заключений о состоянии транспортных средств, урегу-

лирование вопросов возмещения ущерба, консультирование транспортных предприятий, другими словами, то же самое, что и у ОТН (TÜV).

По части проверок и экспертизы транспортных средств компания считает себя № 1 не только в Германии, но и в Европе, хотя конкуренты соглашаются с такой оценкой только в отношении узкоспециальных областей. Особого внимания в деятельности DEKRA заслуживает работа, проводимая созданной в 1976 г. Академии DEKRA GmbH. Она считается крупнейшим частным учебным заведением Германии. Наряду с двумя представленными крупными надзорными структурами, деятельность которых концентрируется на проверках транспортных средств, установок и машин, имеется еще целый ряд узкоспециализированных контролирующих компаний. Показательный пример Германского института испытаний и надзора (зарегистрированное общество) (DPÜ – штаб-квартира в Гамбурге), опирающегося в своей деятельности на принципы работы системы строительного надзора в Германии.

Диагностирование при техосмотре уже около 60 лет применяют во всем мире, от Малайзии и Китая до Египта и Норвегии, от Бразилии до Великобритании. Это единственная форма прямого вмешательства органов государственной власти в деятельность собственников по поддержанию технического состояния транспортных средств. Его последовательно вводила каждая страна – Россия не исключение. 13 ноября 1997 г. Россия присоединилась к Европейскому соглашению о периодических технических осмотрах. Если мы откажемся от осмотра с диагностированием, то уже сегодня возникнут проблемы для российских международных перевозчиков, а спустя один-два года для наших автомобилей будет закрыт въезд в Единую Европу.

Система государственного контроля за техническим состоянием транспортных средств в России в настоящее время не так хорошо отлажена. Многие вопросы остаются пока нерешенными, а проблемы осложняют жизнь российских автолюбителей. Однако работа по совершенствованию законодательства, регулирующего данную сферу общественных отношений, активно ведется.

Все это потребовало значительного изменения ныне действующего законодательства, а также устранения имеющихся противоречий в нормативной правовой базе по организации и проведению государственного технического осмотра. Эти меры, в свою очередь, позволят более эффективно распределить между государством и бизнесом функции и ответственность за техническое состояние находящегося в эксплуатации автотранспорта. А также создадут более комфортные условия для их владельцев.

Список литературы

1. Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию от 1 марта 2018 г. // Российская газета. 2018. № 46.

2. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» // НПП «Гарант-сервис». URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71760528/.

3. Рябчинский А. И. Концептуальный подход к организации и управлению безопасностью автотранспортных средств в эксплуатации // Сборник докладов четвертой международной конференции. СПб. : Гос. архит.-строит. ун-т., 2000. С. 37–40.

4. Сайт Президента России // URL: http://kremlin.ru/.

Киселёв С. А.[1]*,*
курсант факультета
подготовки сотрудников полиции
для подразделений по охране общественного порядка
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: ***Константинов А. В.****,*
заместитель начальника кафедры
административной деятельности ОВД
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя, кандидат юридических наук

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ КОНТРОЛЯ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕМ ВОДИТЕЛЯМИ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В настоящее время в России большое внимание уделяется обеспечению безопасности дорожного движения. Сложность решения данной проблемы обосновывается ее комплексным характером. Ведь безопасность на дорогах зависит сразу от нескольких факторов:

1. Технические (неисправность транспортного средства).
2. Дорожные (состояние улично-дорожной сети).
3. Факторы, обусловленные деятельностью человека (усталость водителя, нахождение в состоянии алкогольного опьянения и иные факторы, зависящие от автовладельцев).
4. Внешние (неблагоприятные погодные условия, например дождь или туман).

Из всего вышеперечисленного самым «опасным» и наносящем наибольшее количество вреда считается раздел факторов, зависящих от деятельности человека. Сюда также стоит отнести несколько причин, из-за которых происходят ДТП. Среди них, на мой взгляд, лидирующую позицию занимает плохая подготовка водителей. Чтобы стать таким участником дорожного движения, как водитель транспортного средства, необходимо получить водительское удостоверение. После достижения заветной цели многие люди не сразу же садятся за руль, и их навыки, полученные на практических занятиях при обучении, утрачиваются. По истечении некоторого времени, купив автомобиль, люди самоуверенно садятся за руль, по сути уже без должной подготовки, из-за чего и происходят различные столкновения. Чтобы этого избежать, необходимо уметь правильно анализировать ситуацию на дороге и быстро принимать решения. Достигнуть этого можно лишь путем получения опыта, при аккуратном вождении, без излишней самоуверенности.

Изучив статистику состояния безопасности дорожного движения [1], мы узнали, что в общем за 2020 г. было допущено 137 662 ДТП, в которых было ранено 175 170 человек и погибло 15 788 человек. Для сравнения, в 2019 г. про-

[1] © Киселёв С. А., 2021.

изошло 164 358 ДТП, были ранены 210 877 человек, погибло 16 981. Исходя из этих данных, можно сделать вывод, что в Российской Федерации наблюдается снижение основных показателей аварийности.

Так как ДТП наносят экономике России и обществу в целом значительный социальный, материальный и демографический ущерб, было принято решение о создании определенной политики в этой области. Считаю, что колоссальный вклад в снижение ранее указанных показателей внесла Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы. Этот межотраслевой документ был разработан по поручению Президента Российской Федерации.

Стратегия разработана в целях определения приоритетов в области безопасности дорожного движения, направлений и способов их достижения. В данном документе рассматриваются пути совершенствования улично-дорожной сети по условиям безопасности дорожного движения, вовлечения общественных организаций, ассоциаций, субъектов, осуществляющих деятельность в сфере промышленности, структур российского бизнес-сообщества в профилактическую работу по повышению безопасности дорожного движения, а также совершенствование требований к уровню знаний и навыков управления транспортными средствами. Реализация данной программы основывается на открытости проводимой работы; концентрации усилий на малозатратных, но эффективных мероприятиях по снижению уровня дорожно-транспортного травматизма и соблюдении интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения.

Системный характер транспортной безопасности определяет необходимость комплексного, системного решения проблем, имеющихся в этой сфере [2]. Поэтому, считаю, в повышении эффективности контроля за выполнением водителями правил дорожного движения будет правильным наравне с наращиванием числа устройств для контроля скорости автомобиля увеличивать и количество автошкол с профессиональными инструкторами, усилить требования к состоянию здоровья будущих водителей. Ведь именно их правильная подготовка и здоровье – основополагающая часть безопасности дорожного движения в ближайшем будущем.

Вместе с этим хотелось бы предложить более тщательно изучать статистические данные ДТП. Так, одной из особенностей распределения показателей аварийности в течение недели является то, что наибольшее количество ДТП зарегистрировано в пятницу. Самое аварийно-опасное время – с 17:00 до 20:00 часов. Именно в этот промежуток времени произошло каждое пятое ДТП, что составляет 20,9 % от общего числа [1]. Отсюда можно сделать вывод, что именно в вечернее время пятницы в определенных районах стоит усиливать надзор за безопасностью дорожного движения.

Следующим способом повышения эффективности контроля в этой области можно назвать привлечение граждан, обнаруживших правонарушение правил дорожного движения. Думаю, некой мотивацией для особо активных «помощников» могут стать различные льготы на проезд в общественном транспорте

либо предложение проведения бесплатного технического осмотра их транспортного средства.

Считаю, мы доказали, что на данный момент государством проводится работа в области повышения эффективности надзора за безопасностью дорожного движения, создаются различные нормативные правовые акты и улучшаются уже имеющиеся системы. Но при этом хочется отметить, что системе надзора не хватает взаимоотношения с активными гражданами, предоставления им разнообразных льгот. Думаю, в ближайшее время и в этой сфере государство будет принимать разнообразные меры для стимулирования населения в области дорожного движения.

Список литературы

1. Официальный сайт показателей состояния безопасности дорожного движения ГИБДД России. URL: stat.gibdd.ru.

2. Мышко Ф. Г., Целуйко А. В. Транспортная безопасность // Вестник Московского университета МВД России. 2013. № 12. С. 124–125.

3. Официальный сайт научного центра безопасности дорожного движения МВД России. URL: https://нцбдд.мвд.рф.

4. Административная деятельность полиции : учебник / под. ред. О. В. Зиборова, В. В. Кардашевского. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2021.

5. Калинина С. В. Контрольно-надзорная деятельность полиции в области обеспечения безопасности дорожного движения // Проблемы учета и права в современной России / под ред. Г. И. Алексеевой, Е. Н. Домбровской, А. Н. Приженниковой. М., 2017. С. 122–127.

6. Константинов, А. В. К вопросу об административном поведении // Актуальные вопросы административно-правового регулирования («Кореневские чтения») : I Международная научно-практическая конференция : сборник научных трудов. М., 2017. С. 398–401.

7. Константинов А. В. Нормативная правовая регламентация деятельности полиции при чрезвычайных обстоятельствах // Вестник экономической безопасности. 2018. № 1. С. 150–152.

Константинов А. В.[1]***,***
заместитель начальника кафедры
административной деятельности ОВД
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя, кандидат юридических наук

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ОСОБЕННОСТИ ПРОХОЖДЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Вопросы обеспечения безопасности в нашей стране всегда стояли остро и всегда являлись ключевым направлением работы МВД России. Как отметил на расширенной коллегии МВД Президент Российской Федерации В. В. Путин «новым серьезным ресурсом для повышения безопасности на дорогах стало наделение с этого года МВД полномочиями осуществлять государственный контроль за техосмотром транспортных средств».

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 19 февраля 2021 г. № 108 «О внесении изменений в Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движении Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденное Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711, Положение о Министерстве внутренних дел Российской Федерации и Типовое положение о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации, утвержденные Указом Президента Российской Федерации от 21 декабря 2016 г. № 699» [1] к полномочиям МВД России и ГИБДД МВД России отнесено осуществление государственного контроля и надзора за организацией и проведением технического осмотра транспортных средств, а также участие в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации, в техническом осмотре автобусов [2].

Утвержденные еще осенью 2019 г. новые правила прохождения технического осмотра транспортных средств обязали операторов технического осмотра фотографировать процедуру, сотрудникам ГИБДД разрешили аннулировать старые и нелегальные диагностические карты, а владельцам автомобилей позволили приезжать на сервис реже, но ввели штраф за езду без техосмотра. Все эти нововведения должны были заработать летом 2020 г., однако пандемия коронавируса внесла свои коррективы. В сложившейся ситуации главой Правительства Российской Федерации Михаилом Мишустиным принято решение отложить срок введения нового порядка техосмотра до 1 октября 2021 г. [3].

Постановление, подписанное Михаилом Мишустиным, продлевает до 1 октября 2021 г. срок действия диагностических карт, истекающий в период с 1 февраля 2021 г. по 30 сентября 2021 г. Таким образом, автолюбителям не потребуется проходить технический осмотр, так как полученные ими ранее диагностические карты будут продлены автоматически. Однако стоит обратить внимание на проект федерального закона «О внесении изменений в статью 2

[1] © Константинов А. В., 2021.

Федерального закона “О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации”», в котором предлагается расширить перечень транспортных средств, не подпадающих под действие законодательства о техническом осмотре, исключив проведение обязательного технического осмотра для транспортных средств, используемых гражданами-физическими лицами для личных нужд, дополнив ст. 2 Федерального закона № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» ч. 2.1 в следующей редакции: «2.1. Действие настоящего Федерального закона не распространяется на личные транспортные средства, принадлежащие на праве собственности физическим лицам и используемые ими исключительно в личных целях, не связанных с иной деятельностью, в том числе с предоставлением услуг легкового такси, осуществлением перевозок пассажиров, использованием личного транспорта в служебных целях» [5].

Одновременно с этим необходимо отметить, что согласно данным Научного центра безопасности дорожного движения МВД России за первые девять месяцев 2020 г. среди ДТП доля происшествий по причине технических неисправностей транспортных средств составила всего 7,1 %. Кроме того, в указанные 7,1 % включены также ДТП с участием всех транспортных средств, используемых как в коммерческих, личных и иных целях. Таким образом, доля ДТП ввиду технических неисправностей транспортных средств, по мнению авторов законопроекта, является незначительной.

Тем не менее стоит обратить на значимость проводимых изменений, связанных с прохождением технического осмотра транспортных средств и взглянуть на представленные данные ГИБДД России, которые помогут взглянуть на существующую проблематику под другим более широким углом. Из всего массива совершенных в 2020 г. в Российской Федерации ДТП 145 073 всего 7 658 ДТП произошли из-за эксплуатации неисправных транспортных средств. В данных ДТП, произошедших из-за эксплуатации неисправных транспортных средств. 10 283 людей пострадало, а погибло 1 223 человек. Если сравнить показатели смертности в ДТП с участием водителей в состоянии опьянения, то картина демонстрирует значительность подобных цифр. Так в 2020 г. в Российской Федерации погибло в ДТП с водителем в состоянии опьянения 4 347 человек [4].

Также стоит обратить внимание на то, что в 2019 и в 2020 гг. динамика совершенных ДТП из-за эксплуатации технически неисправных транспортных средств в общем одинакова, хотя отмечается рост в 2020 г. по сравнению с 2019 г., который можно объяснить увеличением числа использования транспортных средств в период пандемии. Особенно рост количества ДТП отмечается в летний период времени и если в 2021 г. с учетом изменения условий прохождения технического осмотра транспортных средств существенно не изменится, то 2022–2023 гг. представиться возможность объективно оценить результативность нового механизма правового регулирования и характер мер государственного контроля и надзора за прохождением технического осмотра транспортных средств.

Резюмируя вышесказанное, необходимо еще раз подчеркнуть то, что административно-правовые преобразования самой процедуры прохождения техни-

ческого осмотра транспортных средств и отношения к ней со временем позволит сократить на дорогах количество транспортных средств с техническими неисправностями, что без сомнения повысит уровень безопасности дорожного движения и сохранит жизни многих людей, а реализация комплексных мер по повышению безопасности движения на дорогах невозможна без организационно-правовых и организационно-технических преобразований в сфере движения транспортных средств, которые должны иметь свое отражение в программно-целевых документах.

Список литературы

1. Указ Президента Российской Федерации от 19 февраля 2021 г. № 108 «О внесении изменений в Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденное Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711, Положение о Министерстве внутренних дел Российской Федерации и Типовое положение о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации, утвержденные Указом Президента Российской Федерации от 21 декабря 2016 г. № 699» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_377502/.

2. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 мая 2020 г. № 741 «Об утверждении Правил организации и проведения технического осмотра автобусов» // НПП «Гарант-сервис». URL: https://base.garant.ru/74172147/.

3. Постановление Правительства Российской Федерации от 27 февраля 2021 г. № 275 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2021 г. № 440» // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202102280001.

4. Официальный сайт ГИБДД России. URL: https://гибдд.рф.

5. Система обеспечения законодательной деятельности URL: https://sozd.duma.gov.ru/bill/1193342-7#bh_hron.

6. Михайленко Н. В. Актуальные проблемы реализации полномочий органов внутренних дел в сфере государственных услуг // Общественная безопасность в системе стратегических национальных приоритетов Российской Федерации : XIII Всероссийская конференция «Правопорядок в России: проблемы совершенствования» : сборник научных трудов. М., 2019. С. 83–89.

7. Михайленко Н. В. Актуальные проблемы трансформации органов внутренних дел в условиях цифровой экономики // Полиция и общество: проблемы и перспективы взаимодействия. 2019. № 1 (3). С. 147–152.

Кузина А. А.[1]*,*
заместитель командира взвода факультета
подготовки сотрудников полиции
для подразделений по охране общественного порядка
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: ***Вихляев А. А.****,*
преподаватель кафедры
административной деятельности ОВД
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

ОБ ИННОВАЦИОННЫХ ПОДХОДАХ К АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ ПРАВИЛ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ГРАЖДАНАМИ ДЛЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

Средства индивидуальной мобильности (далее – СИМ) в последнее время вошли в быт людей и активно используются в различных целях: для развлечений, прогулок, поездок на работу или для занятий спортом и активного отдыха.

Под СИМ понимаются самокаты без двигателя, гироскутеры, сигвеи, моноколеса, роликовые коньки, скейтборды, а также электрические приспособления, предназначенные для перемещения людей.

До появления электрических самокатов в России не было проблем с их идентификацией как средства, участвующего в дорожном движении, однако из-за популяризации и активного использования гражданами данных устройств возросло не только увлечение электросамокатами, но и количество дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП).

Примером может служить ДТП, произошедшее в 2021 г. в Зеленограде с участием 39-летнего мужчины, который, управляя электросамокатом на пешеходной дорожке, на высокой скорости (более 30 км/ч) совершил наезд на 47-летнюю женщину, чем причинил последней серьезные телесные повреждения в виде закрытой черепно-мозговой травмы, ушиба головного мозга, перелома затылочной кости с травматическим кровоизлиянием, что квалифицируется как тяжкий вред здоровью.

Данный факт не единичен. В последнее время в средствах массовой информации все чаще стали появляться сообщения о происшествиях, виновниками которых становятся владельцы СИМ. В результате неосторожных действий при подобных ДТП пешеходам причиняются легкий и средней тяжести вред здоровью.

Потенциальная опасность для пешеходов и объясняет актуальность настоящего исследования.

---

[1] © Кузина А. А., 2021.

Научно-технический прогресс существенно расширил парк средств передвижения, используемых в качестве СИМ: так, гражданами все чаще для передвижения по пешеходным дорожкам используются электросамокаты, сигвеи и моноколеса, по скоростным характеристикам схожие с велосипедами и мопедами. При этом передвижение на указанных СИМ осуществляется, вопреки логике их использования, на проезжей части, на пешеходных дорожках, в результате чего создается опасность для обычных пешеходов.

Формально действующей редакцией Правил дорожного движения [1] обязанности владельцев и пользователей СИМ приравниваются к пешеходам и предусмотрены п. 4.3 ПДД, тем самым не отличая их от обычных граждан, перемещающихся по пешеходным дорожкам пешком. Осложняет эту ситуацию и тот факт, что большинство пешеходных дорожек не оборудованы специальными полосами, предназначенными для передвижения на велосипедах и СИМ. Таким образом, любые правоотношения, возникающие между владельцами средств передвижения и пешеходами, объективно относятся к общеправовым, практически не охватывая дорожное движение как таковое.

Безусловно, изменения в действующее законодательство назрели уже давно. Однозначно инновационным выглядит исключительное отнесение СИМ к средствам передвижения. К тому же в планирующихся изменениях в ПДД обозначены как общеупотребимые термины СИМ (электросамокаты, моноколеса и т. п.), так и имеется корректное соотнесение с устройствами, предназначенными для передвижения, – «иные аналогичные средства». Данное определение позволяет нивелировать разницу в восприятии новейших СИМ, поступающих на рынок, не обращаясь к существенным изменениям ПДД.

Так, под средствами индивидуальной мобильности предлагается рассматривать устройства, имеющие одно или несколько колес (роликов), предназначенные для передвижения человека посредством использования электродвигателя (электродвигателей) и (или) мускульной энергии человека (роликовые коньки, самокаты, электросамокаты, скейтборды, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства), за исключением велосипедов и инвалидных колясок.

Следует отметить, что в зонах, не оборудованных пешеходными дорожками, допускается перемещение на СИМ как по проезжей части, так и по пешеходным дорожкам. Важным условием будет являться лимит, установленный на предельный скоростной режим – до 20 км/ч.

Также инновационным выглядит и инициатива, предусматривающая возможность пересечения пешеходных переходов. Если действующие ПДД предусматривают обязанность лица, управляющего СИМ, спешивания, то новые инициативы дают возможность перемещения через проезжую часть по пешеходному переходу на СИМ, но с соблюдением установленного скоростного режима. Таким образом, повысится мобильность передвижения через пешеходные переходы и сократиться количество административно-правовых деликтов, предусмотренных ст. 12.29 КоАП РФ.

Одновременно с владельцами СИМ следует упомянуть дополнительные обязанности пешеходов по передвижению по пешеходным дорожкам, оборудо-

ванным велозонами или выделенными полосами. Так, пешеходам не рекомендовано без необходимости заходить на ограниченные объекты. Указанные инициативы позволят существенно сократить количество несчастных случаев с участием пешеходов и владельце СИМ.

Немаловажным выглядит и введение в обязанность применения лицами, управляющими СИМ, светоотражающих и светографических сегментов, фонарей на одежде и используемых СИМ.

В заключение хотелось бы отметить, что обозначенные инициативы, в случае внесения их в окончательную версию ПДД, позволят существенно сократить количество несчастных случаев и ДТП с участием владельцев и пользователей СИМ в будущем.

Список литературы

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/.

2. Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (ред. от 01.07.2021) // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_-LAW_34661/.

3. Административная деятельность полиции : учебник / под. ред. О. В. Зиборова, В. В. Кардашевского. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2021.

4. Калинина С. В. Контрольно-надзорная деятельность полиции в области обеспечения безопасности дорожного движения // Проблемы учета и права в современной России / под ред. Г. И. Алексеевой, Е. Н. Домбровской, А. Н. Приженниковой. М., 2017. С. 122–127.

5. Михайленко Н. В. Актуальные проблемы реализации полномочий органов внутренних дел в сфере государственных услуг // Общественная безопасность в системе стратегических национальных приоритетов Российской Федерации : XIII Всероссийская конференция «Правопорядок в России: проблемы совершенствования» : сборник научных трудов. М., 2019. С. 83–89.

Куксов В. А.[1]*,*
курсант факультета подготовки сотрудников
для оперативных подразделений полиции
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: ***Порватова Л. В.****,*
старший преподаватель
кафедры истории государства и права
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя,
кандидат юридических наук

ПРАВОСОЗНАНИЕ ПЕШЕХОДА: ПРОФИЛАКТИКА НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Каждый день любой из нас является непосредственным участником дорожного движения, выступая при этом в качестве пешехода, пассажира или водителя. Быть пешеходом – это очень ответственная задача, так как безопасность на дороге зависит как от пешеходов, так и от водителей [6, с. 127–129]. Несомненно, риски присутствует у обеих сторон. Зачастую виновниками в ДТП становятся именно пешеходы, которые осуществляют переход улицы на красный сигнал светофора или в неположенном месте. Бывает, что даже банально забывают, что при переходе дорожной полосы, нужно смотреть по сторонам…

Именно поэтому всем участникам дорожного движения, а особенно его незащищенной группы – пешеходам, необходимо соблюдать основные правила, исполнение которых снижает риск ДТП. Данные правила описаны в ПДД РФ (утвержденных Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090) [1], где обязанностям водителя посвящен 2 раздел ПДД, а пешеходов – 4 раздел. Соблюдение этих абсолютно простых правил позволяет снизит уровень аварийности на дорогах. «Помните, от вашей дисциплины на дороге зависит Ваша безопасность и безопасность окружающих Вас людей!» [3, с. 136–142].

Для ГАИ работа по предупреждению и ликвидации аварий с участием пешеходов является одним из важных направлений, так как треть ДТП, в которых последствие принимает человек, происходят с участием пешеходов.

Пешеход, пожалуй, самый уязвимый участник дорожного движения. В отличие от водителя, пешеход не защищен физически, т. е. при тактильном происшествии его не защищают слои металла и полимеров и, к сожалению, такие происшествия в большинстве случаев становятся трагедией.

Кого же можно считать пешеходом? Пешеходом, в соответствии с ПДД, является тот человек, который находится вне транспортного средства на дороге и не производит работы на ней. Также к пешеходам приравниваются лица, которые осуществляют передвижение на инвалидных колясках (без электрического

[1] © Куксов В. А., 2021.

или иного двигателя), ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, лица везущие сани, тележку, детскую коляску.

Стоит отметить, что пешеходы в отличие от водителей, не сдают экзамен на знание ПДД, но все равно обязаны их знать и соблюдать. Обучение ПДД и основам культурного поведения на дорогах проводится в школьных и дошкольных образовательных учреждениях. В свою очередь ГАИ активно участвует в этом процессе, обеспечивая образовательное учреждение необходимыми учебными пособиями, плакатами и проводя дополнительные занятия.

Но каждый ли пешеход способен добросовестно исполнять предписанные ему обязанности как непосредственному участнику дорожного движения? Только тот гражданин, что с полной ответственностью подходит к вопросам своего передвижения и безопасности, обладающий должным правовым сознанием, будет соблюдать все требования, предъявляемые к нему как к пешеходу.

Правосознание – это вся полнота взглядов, убеждений, идей, представлений, чувств, эмоций, которые выражают то, как субъект относится к действующему праву и вытекающим из него правовым явлениям. Говоря иначе, правосознание – это то, как люди относятся и понимают право, как они его воспринимают по отношению к себе и каким хотели бы его видеть [7, с. 5–7].

Любой участник дорожного движения при движении на ТС или вне него мотивируется двумя факторами: безопасностью и эффективностью своих действий. Эти два фактора являются противоборствующими друг другу, и, как правило, эффективность и скорость берет вверх над безопасностью. Это говорит о низком правосознании и понимании реальной обстановки на дорогах. Зачастую именно пешеходы, которые не обладают должными нормативными и историческими знаниями (т. е. опыта на основе прошедших лет), постоянно спешат и хотят тем самым больше успеть, попадают при этом в ДТП.

Безопасность постепенно уходит на второстепенный план. Особенно такая аксиома значительно усилила свое действие после получения информации, что у пешеходов появилось право преимущества перед водителями (приоритета) на пешеходных переходах [5, с. 71–81].

Со стороны законодателя такая перемена была обусловлена недостаточно грамотным поведением водителей ТС. Но, казалось бы, из-за решения данной проблемы вытекает следующая: пешеходы начинают пользоваться данным положением и осознанно игнорируют водителей, что в привело к увеличению количества ДТП на пешеходных переходах, а в том числе и к летальным исходам.

Во многих странах, областях и городах замечается следующая практика. При нанесении дорожной разметки (в большинстве случаев на наземный пешеходный переход) работники обслуживающей компании наносят на тротуар надписи для пешеходов: «Возьми ребенка за руку!», «Вытащи наушники!», «По переходу – пешком», «Смотри по сторонам!» и др. Такие яркие, неординарные надписи служат дополнительным «маяком безопасности» внимания для пешеходов. Госавтоинспекция надеется, что таким образом можно будет повысить уровень правосознания пешеходом, велосипедистов, роллеров, скейтеров и других, тем самым снизив уровень аварийных ситуаций на дорогах.

Говоря объективно, если из нас те, кто ни разу не нарушал ПДД? Не переходил дорогу в неположенном месте? Основная же группа населения намеренно или случайно, так или иначе нарушают Правила дорожного движения. А почему?

«И какой же русский не любит быстрой езды…» – именно этой фразой прикрывается большинство автолюбителей. Сегодня абсолютно каждое нарушение ПДД грозит выльется в трагедию. Водители автомобилей соревнуются на дорогах в мощи и скорости, при этом так увлекаясь, что просто не замечают остальных участников движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения зависит как от водителей, так и от пешеходов. При этом риски присутствуют у обеих сторон, потому что особенно часта виновниками ЛТП являются именно пешеходы.

Пожалуй, самое качественное действие в профилактике ДТП оказывается на этапе формирования личности, т. е. в дошкольном и школьном возрасте [8, с. 67–72]. Помимо профилактики ДТП школы и детские сады не только способствуют снижению уровня происшествий, но и закладывают фундамент в формировании образованных граждан в сфере ПДД с высоким уровнем правосознания.

В широком смысле борьбы с преступностью большое место отводится совместным превентивным мерам. Среди них анализ следователями ДТП на отдельном транспортном средстве, место или место проведения расследования, обобщение материалов о причинах и условиях, связанных с совершением определенного вида ДТП, обобщение практики противодействия представлению следователей компетентными органами, учреждениями и общественными организациями и меры по устранению выявленных недостатков.

Также можно отметить, что профилактика дорожно-транспортных происшествий должна проводиться постоянно. Если регулярно проводить профилактику в школах, это не только уменьшит несчастные случаи с детьми, но и в будущем приведет к тому, что дети будут более вежливыми на дороге по мере роста как для пешеходов, так и для автомобилистов [4, с. 1–16; 2].

Для уменьшения числа ДТП во всех городах России проводится комплекс профилактических работ и мероприятий, также ежедневно осуществляется улучшение дорожных условий (установка знаков, новых светофоров, лежачих полицейских и многое др.).

Список литературы

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/.

2. Асянова С. Р. Формирование безопасного поведения школьников на дорогах в условиях современного города : автореф. дис. … канд. пед. наук. Уфа, 2012.

3. Ахмадиева Р. Ш. Обучение участников дорожного движения правилам безопасного поведения на дороге на основе компетентностного подхода // Ученые записки Казанского университета. 2011. Т. 153. № 5. С. 136–142.

4. Бочко А. Правила дорожного движения: для детей. М. : Питер, 2014.

5. Законодательные проблемы совершенствования правового регулирования безопасности дорожного движения // Труды Института государства и права Российской академии наук. 2019. № 2. С. 71–81.

6. Павлова Е. А. Безопасность участников дорожного движения: Что это? // Проблемы права. 2012. № 1. С. 127–129.

7. Погребная Ю. К. Кризис современного российского правосознания : монография. М. : Инфра-М, 2018.

8. Садовая В. В. Обучение детей безопасному поведению на улице: практических аспект // Вестник НЦБЖД. 2010. № 6. С. 67–72.

Кушнир К. Н.[1]*,*
преподаватель кафедры административной деятельности
Тверского филиала Московского университета
МВД России имени В.Я. Кикотя

ЮРИДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ И РАЗРЕШЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ КОНФЛИКТОВ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ МВД РОССИИ

Организационные конфликты могут быть источниками различных правонарушений, в том числе и преступлений. В связи с этим современные направления правового и организационного совершенствования мер противодействия организационным конфликтам в такой структуре, как ГИБДД МВД России, должны дифференцироваться с учетом статуса сторон конфликтной ситуации и перспективы развития угрозы, которая исходит от деструктивных результатов конфликта. Эти угрозы существенно вредят охраняемым Конституцией Российской Федерации [1] и другими нормативными правовыми актами интересам общества и государства, имиджу российской правоохранительной системы в целом.

Подобные механизмы предупреждения возникновения и противодействия организационным конфликтам в ГИБДД можно классифицировать с учетом мер ответственности за вредные последствия, наступающие в результате конфликта.

К первой категории ответственности целесообразно отнести механизмы противодействия организационным конфликтам в ГИБДД, направленные на минимизацию риска совершения преступлений сотрудниками ГИБДД. Эти правовые конструкции конфликтной среды с учетом их важности регламентированы федеральным законодательством. Например, к первой категории механизмов противодействия организационным конфликтам в ГИБДД, безусловно, относятся: система предотвращения конфликта интересов, рассмотрение служебного спора возникающего в деятельности сотрудников ГИБДД, система охраны конфиденциальной информации ОВД, система правомерного применения огнестрельного оружия, специальных средств и применения физической силы и др.

Ко второй категории ответственности следует отнести другие механизмы противодействия организационным конфликтам в ГИБДД, вредные последствия которых не обладают высокой степенью наступления вредных последствий, но включают в себя признаки административного, гражданского и дисциплинарного правонарушения.

Третья категория ответственности присуща остальным механизмам противодействия организационным конфликтам в ГИБДД, которые позволяют разрешить спорные ситуации локального уровня, не обладающие угрозой интересам, которые охраняются законом, но имеют высокую психоэмоциональную окраску. К третьей категории относятся все профилактические механизмы про-

[1] © Кушнир К. Н., 2021.

тиводействия конфликтам, поскольку их эффект направлен на минимизацию конфликтности в целом, на устранение предпосылок к множеству конфликтов любой категории без наличия явных субъектов и объектов конфликта. Однако следует отметить, что несвоевременное или недостаточное разрешение (локализация) организационного конфликта так называемой третьей категории может привести к его эскалации в конфликт высшей категории и развиться в уголовно наказуемое деяние (преступление).

В первую очередь должны развиваться и находить позитивное практическое применение механизмы предупреждения и разрешения конфликтов, которые направлены на профилактику и предотвращение тяжких преступлений, связанных с деятельностью ГИБДД. Такая система профилактики не остается, без внимания законодателя и реализуется во множестве норм федерального законодательства, таких как Федеральный закон Российской Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» [2] (далее – ФЗ «О полиции»), Федеральный закон Российской Федерации от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дели внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» [3] (далее ФЗ – «О службе в ОВД…»), Указ Президента России от 14 октября 2012 г. № 1377 «О Дисциплинарном уставе органов внутренних дел Российской Федерации» [4] и нормативных правовых актах МВД России.

Однако механизмы противодействия организационным конфликтам в ГИБДД третьей категории на практике реализуются фрагментарно, без какой-либо системы, что логично приводит к выводу о недостаточности их исследования и отсутствии к ним соответствующего внимания.

Например, в нормах ФЗ «О службе в ОВД ...» психологический аспект службы в ОВД упоминается в трех случаях:

- при медицинском отборе кандидата на службу в ОВД;
- при отборе на допуск к работе с конфиденциальной информацией;
- при оформлении отпуска по личным обстоятельствам в целях психологической реабилитации.

Термин «конфликт» в документах о службе в ОВД используется только в системе разрешения конфликта интересов. Все виды других конфликтных ситуаций, в том числе и организационно-управленческий конфликт, исходя из действующих правил должны разрешаться в рамках системы рассмотрения служебных споров, которая, согласно ст. 72 ФЗ «О службе в ОВД…» и приказа МВД России от 13 августа 2012 г. № 782 «Об утверждении Порядка рассмотрения служебного спора в органах внутренних дел Российской Федерации» [5], не допускает разрешения спора в МВД России независимой стороной, полагаясь на объективность разрешения руководителем органа или подразделения МВД России, действия которого оспариваются.

Кроме того, приказ МВД России от 1 февраля 2018 г. № 50 «Об утверждении порядка организации прохождения службы в органах внутренних дел Российской Федерации» [6] также не упоминает о конфликтах в ОВД, хотя главной задачей отбора граждан Российской Федерации на службу в ОВД является прием на службу в органы внутренних дел граждан, способных выполнять слу-

жебные обязанности сотрудника ОВД добросовестно, на высоком профессиональном уровне.

В российских условиях для формирования потенциала компромисса кадровая система МВД России могла бы использовать обозначенный в Федеральном законе Российской Федерации от 27 июля 2010 г. № 193-ФЗ «Об альтернативной процедуре урегулирования споров с участием посредника (процедуре медиации)» [7] институт посредничества (медиации), эффективность которого доказана мировой практикой, которая показывает, что количество обращений к успешной процедуре медиации за рубежом значительно превосходит число судебных разбирательств. По данным АНО «Центр медиации и права», там, где медиация имеет наиболее длительную историю (а это прежде всего страны с англосаксонской системой права, где посредничество развивается с начала прошлого века), можно говорить о том, что от 60 до 80 % споров и конфликтов успешно разрешаются с помощью процедуры посредничества. Институт медиации в этих странах пронизывает все сферы общества, включая в себя и разрешение конфликтов внутри государственных организаций, между государственными органами и гражданами и др.

Внешние независимые аудиторы и медиаторы реально смогут обновить психологическую основу кадровой системы российской полиции. Это обусловлено тем, что всеобщая нарастающая конфликтность в обществе неизбежно приводит к необходимости улаживания, бесконечно увеличивающейся спорной массы с помощью незаинтересованного лица, который устраивает участвующие в конфликте стороны – профессионального посредника (медиатора). В данной связи следует отметить главные и принципиальные особенности медиации:

1) посредник не обязывает и не принуждает к чему-либо стороны конфликта, которые хотя бы немного склонны к консенсусу;

2) с помощью своего многостороннего профессионального опыта медиатор находит взаимовыгодное, приемлемое решение, в котором он убеждает спорящих и которое означает разрешение спора с отсутствием необходимости обращаться в судебные или административные инстанции, а значит способствует сохранению добрых отношений между сторонами;

3) обязанностью медиатора является сохранять нейтральность, конфиденциальность и добросовестность. При этом конфликтующие стороны могут в любой момент как начать процедуру медиации, так и прекратить ее, обозначая при этом содержание согласительного процесса.

Общий современный подход кадровой политики МВД России не допускает (либо игнорирует) возможность применения конфликтологии в части противодействия конфликтам и объективной оценки внутреннего состояния целевых групп полиции. В достаточно устоявшейся структуре МВД России нет институтов посредничества, компромисса и диалога между руководителем и подчиненным, между должностным лицом и гражданином, а также объективной оценки деятельности полиции на основе анализа предотвращения, возникновения и разрешения конфликтных ситуаций. Следовательно, встает вопрос актуализации нового проекта Концепции кадровой политики МВД России, в которой необходимо проработать возможность применения процедуру медиации. По

моему мнению, это серьезно укрепит кадровое ядро органов и подразделений МВД России. Сотрудники и граждане смогут рассчитывать на объективность и беспристрастность независимого медиатора. В деятельность ОВД РФ требуется включение необходимого инструментария объективной оценки состояния дел по предупреждению и разрешению различных видов конфликтов, недопущения их перерастания в резонансные происшествия и правонарушения с участием личного состава. А значит, необходимы специальные знания в области конфликтологии для руководителей и сотрудников ОВД в целом и сотрудников ГИБДД, в частности, так как эта служба всегда находится под пристальным вниманием участников дорожного движения, в том числе и журналистов, блогеров и других социально активных граждан.

Список литературы

1. Конституция Российской Федерации // URL: http://www.constitution.ru/.
2. Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW-_110165/.
3. Федеральный закон Российской Федерации от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_-122329/.
4. Указ Президента России от 14 октября 2012 г. № 1377 «О Дисциплинарном уставе органов внутренних дел Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_136541/.
5. Приказ МВД России от 13 августа 2012 г. № 782 «Об утверждении Порядка рассмотрения служебного спора в органах внутренних дел Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/-document/cons_doc_LAW_134666/.
6. Приказ МВД России от 1 февраля 2018 г. № 50 «Об утверждении порядка организации прохождения службы в органах внутренних дел Российской Федерации» // НПП «Гарант-сервис». URL: https://base.garant.ru/71905114/.
7. Федеральный закон Российской Федерации от 27 июля 2010 г. «Об альтернативной процедуре урегулирования споров с участием посредника (процедуре медиации)» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/-document/cons_doc_LAW_103038/.

Лохбаум В. А.[1]*,*
доцент кафедры организации деятельности
подразделений по обеспечению безопасности
дорожного движения Московского областного филиала
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя,
кандидат юридических наук

К ВОПРОСУ О ПРИЧИНАХ И УСЛОВИЯХ, СПОСОБСТВУЮЩИХ СОВЕРШЕНИЮ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В Российской Федерации, как и в других странах с высоким уровнем автомобилизации, широко распространено такое негативное социальное явление, как правонарушения в области дорожного движения, которое, в свою очередь, может повлечь за собой серьезные последствия в виде дорожно-транспортных происшествий.

Ввиду крайне неблагоприятного социального и экономического воздействия таких правонарушений их эффективное предупреждение должно быть причислено к основным задачам нашего государства и соотноситься с целями развития Российской Федерации на период до 2024 г., закрепленными в Указе Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» [1].

Реализация указанного нормативного правового акта нацелена на обеспечение устойчивого естественного роста численности населения и повышения ожидаемой продолжительности жизни населения Российской Федерации, однако из-за травм, увечий в результате дорожно-транспортных происшествий, гибели людей на дорогах динамика обозначенных в нем показателей оставляет желать лучшего, а сформулированные цели пока не могут быть достигнуты в полной мере.

Несмотря на общую положительную тенденцию, связанную со снижением в истекшем году уровня аварийности, число людей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, все еще продолжает достигать многих тысяч, что выдвигает на передний план проблему обеспечения безопасности на дорогах и предопределяет острую необходимость разработки механизма эффективного предупреждения подобных негативных событий.

Как уже говорилось выше, и об этом свидетельствуют статистические данные [2], административные правонарушения, выражающиеся в нарушении правил дорожного движения, принадлежат к числу негативных явлений, носящих масштабный характер и часто представляющих серьезную угрозу обществу, поэтому поиск оптимальных рычагов своевременного предупреждения таких правонарушений – это залог успешной деятельности государства по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения и достижению национальных целей и стратегических задач развития Российской Федерации.

---

[1] © Лохбаум В. А., 2021.

Одним из средств, призванных эффективно противодействовать правонарушениям в области дорожного движения, является административная ответственность, применение которой осуществляется для достижения основной цели – предупреждения совершения этих правонарушений. А в ходе производства по делам об административных правонарушениях для эффективного предупреждения административных правонарушений в области дорожного движения принципиальное значение имеет выявление причин и условий, способствующих совершению административных правонарушений в области дорожного движения [3, с. 52].

Анализ словарных статей, посвященных понятиям причины и условия, и толкование их применительно к категории «причины и условия административных правонарушений, совершаемых в области дорожного движения» позволяет заключить, что причины создают реальную возможность для возникновения противоправных мотивов, а условия превращают ее в действительность. При этом очевидно, что каждому виду административных правонарушений в области дорожного движения характерны какие-либо свойственные только ему причины и условия. Так, практика выявления причин и условий, могущих повлечь совершение правонарушений в данной сфере, показывает, что их можно сгруппировать на две основные группы [4, с. 255–256]:

1) причины и условия, связанные с поведением участников дорожного движения;

2) причины и условия, не связанные с поведением участников дорожного движения.

К основным причинам и условиям, относящимся к первой группе, можно причислить:

– низкую дорожно-транспортную дисциплину и культуру участников дорожного движения;

– невнимательность участников дорожного движения;

– пренебрежение соблюдением правил дорожного движения.

Основными причинами и условиями, принадлежащими ко второй группе, являются:

– несоответствие уровня подготовки водителей транспортных средств необходимым требованиям;

– недостаточная правовая информированность участников дорожного движения;

– несовершенство контрольно-надзорной деятельности, системы управления безопасностью дорожного движения;

– недостаточность мер административно-правового воздействия на участников дорожного движения;

– критерий возраста участников дорожного движения;

– несоответствующая требованиям организация дорожного движения;

– климатические условия.

Перечисленные причины и условия не являются исчерпывающими, но даже те из них, что включены в подобный сокращенный список, способны провоцировать серьезные дорожно-транспортные происшествия и их негативные по-

следствия. Само собой разумеется, чтобы не допустить наступления таких последствий, необходимо своевременно устранять причины и условия, способствующие совершению административных правонарушений в области дорожного движения, а для этого, в свою очередь, необходимо своевременно эти причины и условия выявлять. И именно выявление причин и условий указанной категории правонарушений с их последующей дезактивацией является важнейшим шагом на пути эффективного противодействия подобным противоправным деяниям.

Возможность своевременного и оперативного выявления и реагирования на причины и условия административных правонарушений предусмотрена КоАП РФ. Например, в случае установления причин и условий административного правонарушения уполномоченные должностные лица, в производстве которых находится дело об административном правонарушении, вносят в соответствующие организации и соответствующим должностным лицам представление о принятии мер по устранению указанных причин и условий. Реагирование на указанное представление является обязательным для организаций и должностных лиц, при этом информацию о мерах, касающихся устранения причин и условий организации и должностные лица в течение месяца обязаны сообщить судье, в орган, должностному лицу, которые вынесли соответствующее представление. При этом КоАП РФ предусматривает ответственность в виде административного штрафа на должностных лиц в размере от четырех тысяч до пяти тысяч рублей за непринятие соответствующих мер по постановлению (представлению) органа или должностного лица.

Таким образом, современное административно-деликтное законодательство является средством, позволяющим выявлять и оперативно реагировать на выявленные причины и условия, способствующие совершению административных правонарушений в области дорожного движения, при этом в целях наиболее эффективного воздействия могут быть предусмотрены более жесткие санкции за игнорирование решений органов и должностных лиц, рассматривающих дела об административных правонарушениях в указанной сфере. Усиление ответственности органов и должностных позволит существенно влиять на качественный характер и достаточность принимаемых мер [7, с. 94].

Кроме этого, одним из приоритетных направлений деятельности по устранению причин и условий, способствующих административным правонарушениям в указанной сфере, должна являться повсеместная систематическая информационно-разъяснительная работа, связанная с доведением статистических сведений о количестве дорожно-транспортных происшествий, раненых и погибших в них, наиболее опасных участках улично-дорожной сети, изменениях в правилах дорожного движения, законодательстве, предусматривающем ответственность за нарушения установленных правил. Также систематическое информирование о наиболее распространенных причинах и условиях, способствующих совершению правонарушений, сопровождающееся их отрицательной оценкой со стороны государства, подкрепленное сведениями о мерах ответственности, способно позитивно влиять на предупреждение административных правонарушений в области дорожного движения и служить эффективным средством их сдерживания.

Список литературы

1. Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» // URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/43027.

2. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения. Официальный сайт ГИБДД МВД России. URL: stat.gibdd.ru.

3. Административная деятельность полиции : учебное пособие Ч. 2 / [О. Э. Николаев и др.]. Руза : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2015.

4. Лохбаум В. А. Причины и условия совершения административных правонарушений в области дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. Орел : Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова. 2020. № 1 (32). С. 254–260.За что и как штрафовали водителей в 2020 г. // Официальный сайт газеты «Коммерсантъ». URL: https://www.kommersant.ru/doc/4692343.

6. Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (ред. от 01.07.2021) // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_-LAW_34661/.

7. Темняков Д. А. Использование сотрудниками полиции технических средств фото- видеофиксации противоправных действий во время проведения массовых мероприятий // Вестник Московского университета МВД России. 2015. № 9. С. 94–97.

Лукьянов К. Н.[1]*,*
преподаватель кафедры организации деятельности
подразделений по обеспечению безопасности
дорожного движения
Московского областного филиала
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

ПРОБЛЕМА НЕТЕРПИМОСТИ НА ДОРОГАХ РОССИИ

Проблема нетерпимости на дорогах России напрямую зависит от ряда факторов:

- организации скорости транспортного средства;
- выбора очередности проезда на неконтролируемых участках;
- недостатка информации для принятия решения в критической ситуации;
- прогноза действий водителей между собой;
- расположения знаков дорожного движения и их видимости;
- многовариантности действий;
- конфликтных ситуаций между водителями;
- взаимодействия с пешеходами;
- нехватки времени на реагирование;
- взаимодействия с велосипедистами;
- ответственности участников движения;
- реакции водителей.

Все перечисленные факторы приводят к чрезвычайным ситауциям и последствиям. Автомобиль – причина ежегодной гибели большого количества людей.

Недостаток информации у водителя о зонах видимости пешехода на дорогах приводит к быстрому принятию решения, которое, в свою очередь, является необдуманным и может стать критическим.

Существующие датчики, установленные на машине, не всегда и не во всех случаях могут помочь водителю. В данной ситуации необходим источник внешней регулярной информации о дорожном движении.

При движении транспортного средства видимость идущей на встречу машины – недостаточна. Водителям транспортных средств необходима информация о намерениях действий друг друга.

Правила дорожного движения (ПДД) предписывают водителю прогнозировать действия других участников движения.

Однако дополнительный контроль за движением автомобиля с внешней стороны позволить иметь более точную информацию о намерениях всех участников движения.

Любой водитель, имея за плечами многолетний опыт и обладая большим количеством информации, может оказаться в ситуации, когда при движении не

[1] © Лукьянов К. Н., 2021.

будет возможности распознать дорожный знак, например, это могут быть ветки деревьев.

Также бывают ситуации, в которых водитель может забыть зону действия того или иного знака. Такие факторы приводят к конфликтным ситуациям на дорогах между участниками движения.

Каждый участник будет считать себя правым.

Знаки нужны для упорядочивания существующей ситуации на дорогах.

Конфликты на дорогах происходят во многих случаях по причине многовариантности. Для вариантов, не прописанных строго в ПДД, имеются различные решения – от этого и начинаются споры. Для водителя, уверенного в своей позиции, существует два варианта – собственное мнение и неправильное мнение другого водителя.

Для решения подобных конфликтов существует вариант – независимый арбитр, им может быть другой водитель [1, с. 75].

Правильное планирование движения и своевременная реакция помогут избежать такой ситуации – предотвратят возможный конфликт между участниками, а также ДТП.

Бывают случаи, при которых установить виновного в ДТП крайне сложно. Объективной информации нет либо ее недостаточно, а свидетельствуют часто сами заинтересованные лица. Такая проблема является фундаментальной – по существующим правилам дорожного движения отсутствует понятие правильная, в данном контексте – безопасная траектория.

При грубом нарушении обоими водителями транспортных средств правил движения – это может быть выезд через двойную сплошную на встречную полосу, но при этом разъехались без столкновения – происшествие не попадает в сводки.

А в условиях, когда водитель следует ПДД и производит торможение прямо, что приведет к лобовому столкновению, его могут признать виновным в силу невыполнения другого пункта правил дорожного движения – предотвращение возможного столкновения.

В правилах существуют противоречия, также приводящие к конфликтам между участниками движения. Однако предугадать и описать все опасные случаи на дорогах не предоставляется возможным.

Выходом из возникшей ситуации является сбор с камер наблюдения, регистраторов видеозаписей, по которым можно определить, кто первый отклонился от своей правильной траектории.

В результате вопрос ответственности решается объективно и достаточно однозначно.

Планирование действия пешеходов невозможно – это могут быть дети, перебегающие дорогу, взрослые, не соблюдающие правила ПДД. С безопасной точки зрения пешеход, находящийся на тротуаре, – не опасен.

Достаточно гарантировать безопасность перехода дороги пешеходами в удобных для пешехода местах. Для этого есть светофоры и специальные разметки. В настоящее время придумывают все более совершенные светофоры с большим охватом действия света нужного цвета.

При несоблюдении правил дорожной безопасности, зеленый свет светофора не дает полной гарантии безопасности пешехода, необходимо всегда смотреть по сторонам и так же, как и водителям, планировать ситуацию. Бывают ситуации, когда водитель по любой из причин не видит зеленый, а пешеход, не убедившись в полной остановке транспорта, начинает движение.

Проблема нетерпимости на дорогах России напрямую зависит от нехватки времени на реагирование. Определить вектор движения впереди идущей машины не всегда является возможным. При отклонении движения существует проблема нехватки времени на реагирование.

В ситуациях, когда водитель видит, что встречный автомобиль слегка смещается к центральной линии, возникают вопросы, которые не всегда дается возможным быстро решить.

Причиной такого смешения может быть яма, которую водитель намеренно объезжает, а затем планирует вернуться обратно в свою полосу, либо резкая потеря управления, что служит начальной фазой выезда транспорта на встречную полосу.

Проблема заключается в том, что когда уже станет очевиден выезд на встречную полосу, времени на реакцию у водителя может не хватить, что приведет к дорожно-транспортному происшествию.

В такой ситуации водитель должен быть готов к любому развитию событий от впереди идущего транспорта, при первом отклонении от траектории движения, водитель должен вступать в первую фазу реагирования.

В ситуациях, когда машины, условно, едут «лоб в лоб», необходимо быстро принять скоординированное решение – ехать влево или вправо.

Второй водитель должен действовать исходя из действий первого. На такую ситуацию однозначного решения нет. Для безопасного разъезда водители должны своевременно среагировать и условно «договориться» [2, с. 215].

Все участники движения должны выполнять указания ПДД, в том числе велосипедисты. Велосипед – менее защищенный транспорт. Участники движения должны понимать этот факт и избегать конфликтных ситуаций, которые могут привести к ДТП. Велосипедисты, не имея должной защиты, кроме шлема, должны это также понимать и управлять средством максимально безопасно на невысокой скорости, для своевременного реагирования.

Штрафы за нарушение ПДД ведут к упорядочению действий со стороны водителей, позволяют с внимательностью оценивать ситуацию и избегать моментов, которые могут привести к выписке штрафов [1].

Самое распространенное нарушение среди водителей транспортных средств – это превышение скорости на 20–40 км/час, что обосновывает выбранную проблему нетерпимости на дорогах России.

Существуют нарушители, которые игнорируют ПДД и знаки, их не пугает система штрафов. Безопасность окружающих из-за таких участников дорожного движения всегда находится под угрозой. Также на дорогах встречаются водители в нетрезвом виде.

Гарантировать безопасность невозможно, поэтому каждый участник движения должен следить за своими действиями и действиями окружающих для предотвращения всех возможных происшествий.

Конфликты, драки, намеренные повреждения транспортных средств – все это последствия агрессии на дороге.

Причины подобной агрессии:

– выезд на встречную полосу;
– поворот без предупреждения;
– проблемы при парковке и поиске парковочного места;
– разворот на узкой дороге.

Пробки – одна из главных проблем нетерпимости на дорогах России. Пробка может начаться из-за одного водителя, выезжающего, например, на встречную полосу. Также водитель может срезать свой путь в неподходящем месте – по трамвайным путям.

Поворот без предупреждения – распространенная проблема, которая может привести к ДТП, по причине нежелания включать подворотники.

За последние десять лет автопарк нашей страны увеличился в два раза. Для парковки своего транспортного средства водители загораживают проход пешеходам и проезд другим водителям, паркуют машину в местах, где парковка запрещена либо нежелательна. Других водителей подобное поведение провоцирует на конфликт.

Разворот на узкой дороге может перекрыть ее, в надежде, что перестроение займет несколько секунд. Однако это не всегда так и разворот может привести к пробке, а хуже – к ДТП, при несвоевременной реакции другого водителя.

Такая ситуация может произойти на трассе, где навстречу идущее транспортное средство не успеет оценить ситуацию и вовремя сбавить скорость.

При неизбежности конфликта необходимо всегда сохранять спокойствие.

Существует несколько известных и рабочих методов:

– сохранять полное самообладание, даже если в результате ДТП поврежден личный автомобиль, не вступать в конфликт, дождаться приезда полиции для решения всех вопросов, а также записать государственный номерной знак виновника в случае, если виновник не намерен дожидаться приезда сотрудников правоохранительных органов;
– трезво оценивать ситуацию и не поддаваться панике;
– игнорировать все оскорбления и угрозы со стороны другого человека;
– не нападать первым, и не выключать видеорегистратор [3, с. 275].

Для комфорных условий вождения необходимо иметь здоровый сон, чтобы внимательно концентрироваться на дорогах и не терять бдительность.

Музыка также влияет на управление транспортного средства, атмосфера в машине должна быть спокойная и не отвлекать водителя от совершения маневров.

Внимание должно быть направлено только на дорогу, все отвлекающие факторы необходимо исключить – использование телефона, звонки и разговоры, просмотр фильмов, пассажиры, требующие большого внимания. Дети должны находиться в специальных автокреслах.

Использование навигатора помогает найти кратчайший путь в зависимости от состояния дорог. Навигатор показывает пробки и оценивает их, водитель вправе выбирать дорогу, по которой ему будет комфортней проехать с целью минимизации ситуаций, приводящих к дорожно-транспортному происшествию.

За рулем нельзя кушать, водитель теряет бдительность, что может привести к последствиям. Одежда водителя также помогает чувствовать себя комфортно при управлении транспортных средством. Ничто не стесняет движения, позволяет беспрепятственно шевелить всеми частями тела. Каблуки у девушек мешают своевременной реакции.

Проблема несоблюдения правил дорожного движения выражено проявляется с наступлением зимнего периода: возрастает количество дорожно-транспортных происшествий на дорогах. Участники движения забывают, что необходимо соблюдать дистанцию и скоростной режим.

Водители несвоевременно готовятся к зимнему сезону, что делает каждую их поездку небезопасной.

Полиция России играет главную роль в обеспечении безопасного и бесперебойного движения транспортных средств, предупреждении и пресечении преступлений и административных правонарушений в области дорожного движения.

Взаимоотношения сотрудников полиции со всеми участниками дорожного движения должны основываться на строгом соблюдении законности и четком исполнении своих обязанностей.

Сотрудникам необходимо быть вежливыми и тактичными, изъяснять свои требования четко, проявлять выдержку и спокойствие.

Список литературы

1. Федеральный закон от 22 декабря 2014 г. № 437-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “О безопасности дорожного движения” и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях по вопросам медицинского обеспечения безопасности дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_172512/.

2. Жульнев Н. Я. Правила дорожного движения 2019 с комментариями и иллюстрациями на 15 мая 2019 г. М. : АСТ, 2019.

3. Лебедев-Кумач В. И. Правила дорожного движения. М. : Эксмо, 2018.

4. Приходько А. М. Комментарии к Правилам дорожного движения РФ с изменениями на 2015 год. М. : Эксмо, 2015.

Мальцева О. А.[1]*,*
кафедры криминалистики Московского университета
МВД России имени В.Я. Кикотя,
кандидат педагогических наук, доцент

Кузнецова Н. М.[2]*,*
начальник отдела научного обеспечения
профилактических мероприятий
и деятельности по формированию
правосознания участников дорожного
движения НИЦБДД МВД Российской Федерации,
кандидат психологических наук

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ОКАЗАНИЯ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП СОТРУДНИКАМИ ПОЛИЦИИ

В России ежедневно случаются дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП), так за 2020 г. произошло 137 662 ДТП, под колесами автотранспортных средств погибло 15 788 участников дорожного движения, ранено – 175 170 [1].

Чтобы успешно справиться с поставленными задачами, каждый сотрудник полиции должен владеть необходимыми знаниями и умениями по оказанию первой помощи. Первая помощь – это мероприятия по спасению жизни человека и предотвращению более серьезных последствий для здоровья пострадавшего при помощи аптечки и подручных срелств (ст. 31 Федерального закона от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан Российской Федерации»).

Осознание сотрудником полиции степени повреждения или травмы органа или системы органов в результате любого происшествия может спасти пострадавшему жизнь. Существует ряд нормативных правовых документов, регламентирующих оказание первой помощи, в том числе сотрудниками полиции. Так, в ст. 12 Федерального закона «О полиции» от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ прописаны обязанности полиции, в частности оказывать первую помощь лицам, пострадавшим от преступлений, административных правонарушений и несчастных случаев, а также лицам, находящимся в беспомощном состоянии либо в состоянии, опасном для их жизни и здоровья, если специализированная помощь не может быть получена ими своевременно или отсутствует. Кроме того, в 2020 г. внесены изменения, а именно: сотрудник полиции обязан сообщить родным пострадавшего информацию о том, что с ним случилось и где он находится, как можно в короткий срок.

Согласно ст. 19 сотрудник полиции обязан оказать гражданину, получившему телесные повреждения в результате применения физической силы, специальных средств или огнестрельного оружия, первую помощь, а также принять меры по предоставлению ему медицинской помощи в возможно короткий срок.

---

[1] © Мальцева О. А., 2021.

[2] © Кузнецова Н. М., 2021.

Каждый сотрудник полиции должен знать, что в случае неоказания помощи пострадавшему, оставлении его в опасности, он может быть привлечен к уголовной ответственности (ст. 125 УК РФ).

В случаях крайней необходимости при оказании первой помощи сотрудник полиции должен помнить, что прежде всего необходимо спасти жизнь пострадавшему (ст.ст. 39 УК РФ, 2.7. КоАП РФ). Например, при извлечении пострадавшего из автомобиля в ситуации его возгорания или реализации сердечно-легочной реанимации.

В России сегодня имеется единственный нормативный правовой документ, где перечислены состояния, при которых оказывается первая помощь:

1. Отсутствие сознания.
2. Остановка дыхания и кровообращения.
3. Наружные кровотечения.
4. Инородные тела верхних дыхательных путей.
5. Травмы различных областей тела.
6. Ожоги, эффекты воздействия высоких температур, теплового излучения.
7. Отморожение и другие эффекты воздействия низких температур.
8. Отравления.

И перечень мероприятий по оказанию первой помощи:

1. Мероприятия по оценке обстановки и обеспечению безопасных условий для оказания первой помощи.

2. Вызов скорой медицинской помощи, других специальных служб, сотрудники которых проводят мероприятия:

– по определению наличия сознания у пострадавшего;

– восстановлению проходимости дыхательных путей и определению признаков жизни у пострадавшего;

– проведению сердечно-легочной реанимации до появления признаков жизни;

– поддержанию проходимости дыхательных путей;

– обзорному осмотру пострадавшего и временной остановке наружного кровотечения;

– подробному осмотру пострадавшего в целях выявления признаков травм, отравлений и других состояний, угрожающих его жизни и здоровью, и по оказанию первой помощи в случае выявления указанных состояний;

– приданию пострадавшему оптимального положения тела;

– контролю состояния пострадавшего (сознание, дыхание, кровообращение) и оказание психологической поддержки;

– передаче пострадавшего бригаде скорой медицинской помощи, другим специальным службам, сотрудники которых обязаны оказывать первую помощь в соответствии с федеральным законом или со специальным правилом.

Правильно оказанная помощь сокращает время специального лечения, способствует быстрейшему заживлению ран и часто является решающим моментом при спасении жизни пострадавшего. Первая помощь должна оказываться сразу же на месте происшествия быстро и умело еще до прихода врача или до транспортировки пострадавшего в больницу.

При оказании первой помощи необходимо придерживаться определенной последовательности, требующей быстрой и правильной оценки состояния пострадавшего.

Правила действий на месте ДТП

Правило первое. Обеспечить безопасность пострадавших, участников ДТП и участников дорожного движения:

– выставить знаки аварийной остановки;

– для предотвращения возникновения пожара при аварии в автомобилях выключить зажигание и отключить аккумуляторы;

– при возникновении пожара вызвать аварийно-спасательные формирования МЧС, принять меры к пожаротушению, для чего использовать бортовые огнетушители, входящие в оснащение автомобилей ДПС, и подручные средства (песок, грунт и т. п.);

– на всех автомобилях включить «Аварийку».

Правило второе. Определить количество пострадавших и решить вопрос с извлечением пострадавшего (их) из автомобиля:

– в бессознательном состоянии;

– с признаками переломов костей конечностей и таза;

– с кровотечением;

– с ожогами и другими повреждениями.

Правило третье. Сообщить диспетчеру скорой помощи:

– когда случилось ДТП (точное или примерное время);

– где случилось ДТП (точный или примерный адрес, ориентиры);

– число пострадавших;

– все ли в сознании;

– есть ли дети и беременные женщины;

– число погибших;

– есть ли зажатие пострадавших в автомобиле;

– есть ли дополнительная угроза (возгорание, разлитие топлива);

– есть ли на автомобиле или грузе специальная маркировка «опасный груз».

Правило четвертое. Сразу начать спасать, если пострадавший находится в состоянии клинической смерти, без сознания, сильное кровотечение.

Правило пятое. Если больше трех человек пострадали, необходимо с легкими ранениями в безопасное место, недалеко от места ДТП, дать им средства для оказания помощи.

Правило шестое. Контролировать состояние пострадавшего (-их).

Правило седьмое. Передать пострадавших скорой медицинской помощи.

У сотрудников подразделений ГИБДД имеются укладки для оказания первой помощи пострадавшим в ДТП сотрудниками ГИБДД (приказ от 29 декабря 2012 г. № 1157 «Об утверждении норм положенности специальной техники для отдельных подразделений центрального аппарата МВД России и средств связи, вычислительной, электронной организационной и специальной техники для территориальных органов МВД России …»).

Спасти жизнь человеку, который пострадал в ДТП, это самое главное! Не пройти мимо, помочь, грамотно оказать первую помощь.

Список литературы

1. Показатели состояния безопасности дорожного движения. URL: http://stat.gibdd.ru.

Мажинский Р. А.[1]*,*
преподаватель Правового колледжа
Российского университета транспорта

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИМ, НЕ ДОСТИГШИМ ВОЗРАСТА ЮРИДИЧЕСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ПРИ СОВЕРШЕНИИ ИМИ УГОНА ИЛИ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ БЕЗ ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ

Университетом прокуратуры Российской Федерации в рамках научного исследования преступности несовершеннолетних были выявлено, что ежегодно в России несовершеннолетними или при их соучастии совершается свыше 40 тыс. преступлений. Около двух третей несовершеннолетних, совершающих преступления, – это лица в возрасте 16–17 лет (63,7 %), в возрасте 14–15 лет – 36,3 %. Не лучше обстоит дело и в административной практике. Ежегодно около 150 тыс. несовершеннолетних ставятся на учет в подразделения по делам несовершеннолетних, из них половина совершили административное правонарушение, в том числе до достижения возраста, с которого наступает административная ответственность. Преступность стремительно «молодеет», и это отмечают правоохранители не только в России, но и в других странах. Статистические данные за 2020 г. бесспорно демонстрируют снижение всех обозначенных показателей, но это вызвано объявленным по всему миру, в том числе и в России локдауном в связи с пандемией. Как только мировое сообщество справится с вирусом, цифры статистических данных уровня детской преступности неумолимо поползут вверх. К причинам такого явления, по нашему мнению, учитывая сферу нашего исследования, можно отнести проблемы правового регулирования, отсутствие должного родительского контроля и ощущение полной безнаказанности как несовершеннолетних правонарушителей, так и их родителей.

Так, в настоящее время на законодательном уровне недостаточно отграничены ст. 166 УК РФ и ст. 12.7 КоАП РФ применительно к случаям, когда подросток в одиночку или в компании сверстников самовольно, тайно, совершают поездки на транспортных средствах (далее – ТС), управление которыми предполагает наличие специального права, подтвержденного и оформленного документом в установленном законе порядке. При остановке и задержании ТС сотрудниками ДПС во время патрулирования, выясняется факт принадлежности ТС родителям, что практически делает невозможным применения ст. 166 УК РФ за угон без цели хищения. Кроме того, если подростку менее 16 лет, то он не подлежит и применению к нему норм административного воздействия. Таким образом, достаточно общественно опасное деяние, совершенное 15-летним и младше подростком никак не порицается законом. Безусловно, о произошедшем будут извещены родители, подростка поставят на учет в ПДН, а родители могут быть наказаны административным штрафом от 100 до 500 руб. в соответствии со ст. 5.35 КоАП РФ как на неисполняющих или ненад-

[1] © Мажинский Р. А., 2021.

лежаще исполняющих обязанностей по воспитанию их ребенка. Обычно такая безнаказанность подростка достаточно быстро приводит к повторному совершению такого же деликта.

Мы не ставим целью в настоящей статье разбирать конструктивные признаки указанных правовых норм. Наша цель – привлечь внимание к назревшему вопросу о снижении возраста уголовной и административной ответственности и повышению (ужесточению) ответственности родителей (законных представителей), преступивших закон детей.

Считаем, что государству необходимо вернуться к идее снижения наступления возраста уголовной ответственности за определенные преступления с 12 лет.

Такой законопроект, разрабатывался и представлялся депутатами ЛДПР в Государственную Думу Российской Федерации (далее – ГД РФ) в декабре 2009 г. В этом проекте было предложено снизить возраст наступления уголовной ответственности за совершение преступления в соответствии с чч. 2–4 ст. 166 УК РФ. Была приведена статистика и изложены причины, побудившие депутатов выступить с такой законодательной инициативой. Однако законопроект был отклонен. Позже, в 2017 г. и в 2020 г. данная проблема снова поднималась на заседаниях ГД РФ.

Мы полагаем, что стоит принять законопроект и реформировать не только уголовный закон, но и КоАП РФ и привлекать к административной ответственности – с 14 лет.

В России уже был подобный опыт в 1935 г. Был принят нормативный правовой акт в целях быстрейшей ликвидации преступности среди несовершеннолетних в СССР. Тогда это было вызвано достаточно большим количеством беспризорников, совершающих чудовищные преступления, как правило, групповых. Введение такого достаточно строгого акта И. В. Сталин объяснял тем, что он имел не только педагогическое значение, но и как средство дезорганизации взрослых бандитов, которые были организаторами преступных сообществ среди детей. И продолжалось действие этого закона до декабря 1958 г., когда были утверждены «Основы уголовного законодательства Союза ССР и союзных республик» и общий возраст уголовной ответственности повысился до 16 лет, а минимальный – до 14 лет.

Противники законопроекта полагают, что психофизическое развитие 12-летних детей не дает правильно оценивать характер своих действий, кроме того, у них почему-то складывается мнение, что единственным возможным наказанием для 12-летних подростков авторы законопроекта предлагают исключительно лишение свободы на определенный срок. Оба эти мнения не обоснованы. Во-первых, снижение возраста ответственности предполагалось только за тяжкие и особо тяжкие преступления, противоправность совершения которых очевидна для правосознания и подростков даже более младшего возраста, особенно, когда они совершаются группой. Во-вторых, привлечение к уголовной ответственности с 12 лет, по мнению авторов законопроекта, а к административной – с 14 и, по нашему мнению, предполагает использование специальных воспитательных мер, которые не связаны с изоляцией от об-

щества. Наоборот, эти меры должны содействовать формированию у подростка правильного стереотипа социально желаемого поведения, который, к сожалению, не смогли сформировать его родители (законные представители). Такая новелла в законе, позволит гораздо ранее выявлять и обращать пристальное внимание на таких подростков и их семьи, когда нравственные устои детей, преступивших закон, еще подлежат коррекции.

Проблема эта достаточно актуальна еще потому, что в течение 2021 г. законодатель должен определиться с правовыми и техническими нюансами эксплуатации средств индивидуальной мобильности (далее – СИМ) и общество столкнется с ситуациями, когда управлять СИМ будут малолетние, способные неправомерными, в том числе и преступными действиями, причинить вред имуществу, здоровью или даже жизни других участников дорожного движения и при этом не нести никакой юридической ответственности из-за недостижения наступления возраста привлечения к ней.

Достаточно распространен ранний возраст наступления уголовной ответственности за определенные преступления и в зарубежных странах: во Франции – с 13 лет, в Канаде – с 12, в Турции – с 11, в Великобритании и Новой Зеландии – с 10, в Сирии – с 7 лет. Поэтому в снижении в России возраста уголовной и административной ответственности до 12 лет и 14 лет соответственно, в том числе за противоправные деяния, в которых содержатся признаки угона и управления ТС без права управления, а также ко всем деликтам, связанным с безопасностью дорожного движения, есть смысл.

Описывая правовые акты, наказывающие подростков в советское время, мы не можем не сказать, что одновременно с этим вводилась (ужесточалась) административная ответственность родителей (лиц, их заменяющих) за недостаточный надзор и воспитание их детей (подопечных). И в случае с самовольной поездкой подростка на ТС родителей или родственников, когда поездка происходит с ведома собственников (титульных владельцев) должно происходить то же самое. Полагаем, что именно взрослые своим поведением «закладывают фундамент» будущих нарушений закона в рассматриваемой сфере. В интернете достаточно часто мы можем видеть видеоролики родителей, с гордостью демонстрирующих «достижения» своих малолетних детей в самостоятельном управлении ТС. Начинается это, когда сначала младенец сидит на руках у отца, управляющего в момент съемки ТС, и самостоятельно управляет рулем ТС, затем, когда ему 3–5 лет, родители (отцы, дедушки, дяди, старшие братья, а в последнее время, часто – матери) показывают (фактически – обучают управлению), каким образом функционируют основные узлы ТС и как они приводятся в движение. Затем где-нибудь на неоживленной, чаще проселочной дороге или во дворе загородной недвижимости (если позволяет территория) взрослые позволяют самостоятельно такому малолетнему «порулить» – закрепить полученные сведения на практике. Особенно отчаянные родители (законные представители) разрешают это и на оживленных магистралях МКАДа и даже в черте города. После общество ужасается, узнавая из средств массовой информации о том, как в США полицейские задержали пятилетнего ребенка, ехавшего самостоятельно в Калифорнию, или как шестилетний ребенок в Курской области,

управляя автомобилем, задним ходом насмерть сбил свою мать, восьмилетний ребенок в Германии дважды за неделю угнал машину своих родителей. Юный водитель разогнал автомобиль ночью на автомагистрали до 180 км/ч, несколько раз проехал на запрещающий сигнал светофора, затем съехал с дороги и врезался в прицеп припаркованного грузовика. Причем в первый раз выявленного угона ребенком родительского автомобиля он разгонял ТС до 140 км/ч. Тогда, в соответствии с законом правоохранители ограничились предупреждениями. Рецидив деяния обязал их назначить ребенку мероприятия психологической коррекции, а родителей – привлечь к наказанию.

В Красноярском крае 10-летнего внука 53-летний дедушка посадил за руль автомобиля ВАЗ с целью научить его водить автомобиль. Дедушка привлечен к административной ответственности по ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ со штрафом в 30 000 руб., кроме того, к ответственности привлечены и родители ребенка за неисполнение обязанностей по его воспитанию.

В Великобритании родители, озабоченные склонностью к компьютерной зависимости своего 11-летнего сына, решив отвлечь его от этого пагубного пристрастия, разрешили ему покататься в окрестности на принадлежавшем им автомобиле. За этим занятием подростка задержала дорожная полиция, в результате чего родители были подвергнуты административной ответственности за нарушение ПДД.

В июле 2020 г. в Батайске Ростовской области мотоцикл категории «А» под управлением 16-летнего водителя, взявшего его без разрешения родителей, с 14-летней пассажиркой, двигаясь со скоростью около 130 км/ч, врезался в легковой автомобиль «Опель Астра». Байкер отлетел на пару десятков метров вперед, а его пассажирку подбросило вверх. Мотоциклист скончался на месте, пассажирка получила тяжкий вред здоровью: многочисленные ушибы, перелом руки и костей таза.

В апреле 2021 г. в Новочеркасске Ростовской области шестеро подростков 13–15 лет погибли в дорожно-транспортном происшествии (далее – ДТП). 14-летний подросток, взяв тайком от родителей ключи от автомобиля, принадлежащего его отцу, ночью в компании своих пятерых друзей устроил на автомобиле трехчасовую «автопрогулку» по городу. Однако, разогнав автомобиль до скорости 100 км/ч, юный водитель не справился с управлением и врезался в дерево. Пятеро подростков погибли сразу, шестой – умер в реанимации, куда был доставлен после ДТП. Наверное, «спусковым механизмом» и в этих трагедиях явилось то, что когда-то молодой отец держал своего младенца на коленях, позволяя ему держать руль и управлять двигающимся автомобилем, а молодую маму это приводило в восторг и умиление, что малыш такой, не по возрасту, – смышленый и умелый.

Как минимум три аварии за один вечер 3 июня 2020 г. (две из них – с полицейскими машинами) устроил 16-летний подросток из Назарова Красноярского края на автомобиле ВАЗ-2101, принадлежащем его матери, в связи с чем было составлено сразу 15 административных материалов. Не имея права управления, юноша в соответствии с данными медицинского освидетельствования был трезв, следовательно, мог руководить своими действиями и понимать их значе-

ние и наступление неблагоприятных последствий своего неправомерного поведения. Никакого раскаяния в содеянном у подростка нет. Так, по сведениям местных изданий, он выкладывает в социальных сетях фото административных протоколов с подписью «Можем повторить», и это находит поддержку и одобрение его приятелей и других несовершеннолетних. Мать подростка также была привлечена к административной ответственности за неисполнение ею обязанностей по содержанию и воспитанию несовершеннолетнего. Однако имеют ли какую-то эффективность такие меры?

Если ранее деяние в виде самовольного неправомерного завладения ТС родителей или близких родственников и их знакомых совершали несовершеннолетние мужского пола (девушки, как правило, выступали в роли пассажиров-соучастников), то все чаще и чаще такое неправомерное деяния совершают девушки. Так, в апреле 2021 г. на территории Северного административного округа г. Москвы сотрудниками ДПС была задержана 15-летняя школьница, управляющая без права управления и без согласия собственника – ее отца мотоциклом категории «А». Когда, в ведомство прибыл отец для выяснения обстоятельств происшествия, то он счел поведение дочери шалостью, объяснив, что дочь с раннего детства увлекается мототранспортом.

10 мая 2021 г. около 18:00 17-летний несовершеннолетний, не имея права управления и управляя в состоянии алкогольного опьянения автомобилем ВАЗ-2107 совершил наезд на стоящие ТС в районе Бескудниково Северного административного округа г. Москвы. При выяснении обстоятельств завладения ТС и его принадлежности подросток, сообщив сотрудникам ДПС, что ТС им куплено в личное пользование, так и не смог пояснить, где, когда и у кого. Позднее, по карточке регистрационного учета ТС было выявлено, что оно принадлежит гражданке, зарегистрированной во Владимирской области. Подросток был подвергнут медицинскому освидетельствованию, задержан и помещен в Центр временного содержания для несовершеннолетних правонарушителей, ТС – задержано и размещено на специализированной стоянке. Причинены механические повреждения шести автомобилям.

В качестве примера того, к чему может привести подростков отсутствие должного родительского надзора и обусловленное гуманностью отсутствие их наказания за неправомерные деяния в сфере транспорта, в том числе деяния, связанные с самовольными «авто-мотопрогулками», совершаемыми на ТС, родителей без права управления или попросту угнанных у них же, следует описать судьбу «Неугомонного Гоши» из Хакассии, который еще в 2005 г. в возрасте 16 лет был привлечен к административной ответственности за нарушения ПДД, в том числе и за управление транспортным средством без права управления по ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ. Он более 15 лет держал в напряжении местных сотрудников ГИБДД. В списке «Гоши» – Георгия Мурджикнели, которому 32 года более 100 административных нарушений ПДД, из них – 31 штраф за управление ТС в состоянии алкогольного опьянения. 6 раз он оставлял места ДТП. 5 уголовных дел возбуждалось за управление ТС в состоянии алкогольного опьянения. Любимое нарушение – превышение скорости. Лишен водительских прав на общий срок почти 150 месяцев (более 12 лет). Оплачено штрафами

около миллиона рублей: более 600 тыс. руб. – судебные штрафы, остальные – по линии ГИБДД. За десять лет: с 2010 г. по 2020 г. на Георгия Мурджикнели находилось в производстве и было исполнено 30 исполнительных производств на общую сумму в 462 908 руб. Тем не менее долги по 6 исполнительным листам перед страховыми компаниями, оформляющими полисы ОСАГО на сумму 427,5 тыс. руб., были списаны, так как у правонарушителя не было ни денег, ни имущества. В мае 2020 г. он был фигурантом сразу трех уголовных дел: за угон ТС своей подруги, за управление ТС повторно в состоянии уголовного опьянения и за подозрение в убийстве человека. Теперь он осужден к 15 лет лишения свободы.

Полагаем, что не последнюю роль в этих указанных нами происшествиях сыграли родители (законные представители) несовершеннолетних детей. Явно не нормой можно и нужно считать описанные ситуации. К сожалению, в настоящее время родителей современных подростков достаточно часто можно обвинить в том, что они сами не являются примером для своих подрастающих детей. Нецензурную брань, курение, употребление алкоголя, как правило, впервые дети видят в своей семье. Прогуливающиеся с коляской родители с сигаретой и банками пива или наливающие рюмку подростку на семейном празднике – привычный сюжет. Взрослые спокойно относятся к ранней сексуальной жизни подростков (иметь половые отношения в подростковой среде в 12–13 лет – уже почти норма), к мелким правонарушениям (спрятали или испортили вещи одноклассника, отобрали у школьника младшего класса шоколадку, деньги, «прогуляли» уроки, курили в туалете, пили пиво на праздничном школьном вечере, «срывали» уроки и др.), считая это детскими шалостями. Мол, в чьей жизни в молодости не было этого? Что движет взрослыми, когда они соглашаются приобрести сигареты, спиртные напитки за деньги попросившего об этом подростка, подошедшего в магазине? Среди взрослых бытует мнение, что пиво – не алкоголь, и только врачи-наркологи знают, что алкоголизм и наркомания достаточно часто начинаются с пива.

Какое количество детей стали пострадавшими в ДТП только потому, что переходили улицу в неположенном месте, или переходили пешеходный переход на запрещающий сигнал светофора, или проезжали по нему, не спустившись с самоката, велосипеда, скейтборда, просто скопировав такое неправомерное поведение своих родителей (законных представителей) и родственников? Скольких детей потеряли родители при перевозке их в автомобиле без специального кресла, не пристегнув на заднем или переднем сидении ремнем безопасности или разрешив проехать в нарушении правил дорожного движения (ПДД) на его переднем сидении до достижения определенного возраста? Можно ли рассчитывать на то, что ребенок, видя, как нетрезвый родитель управляет ТС, не допустит этого, когда сам научится управлять ТС? Чем вызвано у несовершеннолетних (иногда 5–8-летних) неуважительные высказывания и пренебрежительное отношение к сотрудникам ДПС, ГИБДД, а вместе с тем и к их действиям, выполняемым при несении службы, ПДД и, соответственно, закону?

Запреты, установленные в адрес детей и не подкрепленные личным примером лиц, их воспитывающих, просто не работают. С младенчества, видя двойную мораль: когда слова расходятся с действиями их родителей, у детей появ-

ляются двойные, а то и тройные стандарты в их поведении: для семьи, для школы (социума), для сверстников – они разные.

Считаем, что семья, в которой отсутствуют искренние детско-родительские отношения, становится одним, если не главным, фактором возникновения аддиктивного, девиантного и даже делинквентного поведения детей. В связи с этим, решая вопрос о снижении возраста уголовной и административной ответственности необходимо за рассматриваемые неправомерные деяния, связанные с угоном и управлением ТС без права управления ужесточать ответственность и их родителей (законных представителей). И, так как существующий штраф в 100–500 руб., как правило, для них не ощутим, следует для начала, увеличить размер такого штрафа и установить его в размере 5 000–30 000 руб. Полученные средства государство могло бы использовать для целей финансирования комплексных реабилитационных программ для несовершеннолетних, преступивших закон, а также проведения мероприятий для семей с такими подростками, направленными на коррекцию детско-родительских отношений.

Список литературы

1. Законопроект № 293093-5 «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации (по вопросу установления уголовной ответственности несовершеннолетних с двенадцатилетнего возраста) // URL: https://sozd.duma.gov.ru/bill/293093-5.

2. Постановление СНК СССР, ЦИК СССР от 7 апреля 1935 г. № 3/598 «О мерах борьбы с преступностью среди несовершеннолетних» // Собрание законодательства СССР. 1935. № 19. Ст. 155.

3. В Чебоксарах младенец проехал за рулем внедорожника // URL: https://ria.ru/20210115/mladenets-1593165593.html?in=t.

4. В США задержали 5-летнего ребенка, ехавшего в Калифорнию за Lamborghini // URL: https://ria.ru/20200506/1571043220.html.

5. В Курской области ребенок за рулем насмерть сбил свою мать // URL: https://ria.ru/20210503/rebenok-1731013545.html.

6. Восьмилетний ребенок второй раз за неделю угнал машину. И попал в аварию // URL: https://mag.auto.ru/article/kidtakesmomsvwgolfagain/.

7. В Красноярском крае дед посадил за руль 10-летнего мальчика // URL: https://www.krsk.kp.ru/online/news/4123193/.

8. Родители отправили 11-летнего сына покататься на машине. Полиция это не оценила // URL: https://mag.auto.ru/article/astra11yearolddriver/.

9. Стали известны подробности гибели мотоциклиста в Батайске // URL: https://battime.ru/stali-izvestny-podrobnosti-gibeli-motociklista-v-batajske.html.

10. Разбившиеся в Новочеркасске подростки гнали со скоростью 160 км/ч // URL: https://www.ntv.ru/novosti/2541042/.

11. «Мамин гонщик» в Назарове устроил три аварии за один вечер // URL: https://www.krsk.kp.ru/online/news/3897929/.

12. «Неугомонный Гоша» из Хакасии 100 раз нарушил правила дорожного движения, а на 101-й убил человека // URL: https://www.krsk.kp.ru/daily/-27135/4225638/.

Михайленко Н. В.[1]*,*
доцент кафедры
административной деятельности ОВД
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя,
кандидат юридических наук

Березина М. Г.[2]*,*
старший преподаватель
кафедры административной деятельности ОВД
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя,
кандидат биологических наук, доцент

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В современном мире крайне актуальными являются пути решения проблем безопасности дорожного движения и правого регулирования административно-правовых отношений административных правоотношений в этой сфере. Очевидно, что у многих близких или знакомых есть люди, пострадавшие либо погибшие в автокатастрофах. Участившиеся случаи недисциплинированности водителей являются основной причиной дорожно-транспортных происшествий, в которых гибнут люди. Административные правонарушения, несмотря на формальное отсутствие слишком высокой степени их общественной опасности, остаются масштабным и разноплановым явлением.

Одним из способов совершенствования рассматриваемого института является внесение изменений в гл. 12 КоАП РФ и ужесточение административной ответственности в рассматриваемой области.

К сожалению, все это происходит в условиях достаточно низкого уровня правовой культуры населения.

Итак, с целью эффективного предупреждения и противодействия административным правонарушением существует необходимость в выяснении причин и условий совершения административных правонарушений, состояния административной деликтности, ее динамики, тенденций развития и др. с возможностью дальнейшего прогнозирования и планирования.

Прогнозирование как процесс получения научного знания о будущем, который основывается на закономерностях определенных явлений, в результате их состояния в прошлом и настоящем. Именно наука об административных правонарушениях призвана дать прогноз эффективности использование тех или иных средств профилактики. Нельзя не учитывать эффект вреда от административных правонарушений и учитывать их в процессе прогнозирования, ведь только таким способом могут быть смоделированы действительно эффективные, дей-

---

[1] © Михайленко Н. В., 2021.

[2] © Березина М. Г., 2021.

ственные, результативные меры реагирования на факты совершения проступков и механизмы их предупреждения.

Мероприятия разрабатываются органами государственной власти, преимущественно направлены на противодействие преступности, а те из них, которые посвящены общим вопросами противодействия правонарушением, к сожалению, зачастую оказываются малоэффективными. Планы по предупреждению и противодействию административным правонарушениям или правонарушениям в целом должны разрабатываться от общегосударственного до местного уровня – по иерархическому принципу, возможно в таком случае деятельность будет эффективной. Согласованность между ними обеспечит системность предупреждения и противодействия правонарушением.

Что касается правового регулирования ответственности за совершение административных правонарушений, а также производства по делам об административных правонарушениях, то сейчас существует немало «черных дыр». Одной из причин этого является именно несовершенство правовой базы.

Анализ норм действующего КоАП РФ [3], а также соответствующей правоприменительной практики объективно показывает, что необходимо дальнейшее совершенствование производства по делам об административных правонарушениях. Проведенный анализ производства по делам об административных правонарушениях позволяет выделить следующие основные проблемы:

1. На стадии возбуждения дела одной из проблем является неправильная квалификация административных правонарушений, а также ошибочное заполнение процессуальных документов должностными лицами, что приводит к прекращению производства по делу об административном правонарушении.

2. Для того чтобы составить протокол об административном правонарушении, уполномоченному должностному лицу необходимо надлежащим образом уведомить нарушителя о дате, месте и времени составления этого протокола. В большинстве случаев такое уведомление направляется по почте и необходимо дождаться, когда письмо будет фактически вручено адресату либо когда оно вернется в связи с его отсутствием. Только после этого можно составлять протокол в отсутствие нарушителя. Этот процесс занимает около месяца.

В случае если дело о данном административном правонарушении рассматривается мировым судьей, после составления протокола материалы направляются соответствующему судье. Зачастую процесс рассмотрения дела и все необходимые процедуры, связанные с этим, занимают более месяца, как следствие, срок давности по нему истекает. Многие нарушители сознательно стараются затянуть процесс рассмотрения дела, зная о том, что они могут уйти от ответственности.

Для решения указанной проблемы предлагаем увеличить срок давности по делам об административных правонарушениях до 5–6 месяцев путем внесения следующих изменений в ч. 1 ст. 4.5. КОАП РФ: «1. Постановление по делу об административном правонарушении не может быть вынесено по истечении пяти месяцев (по делу об административном правонарушении, рассматриваемому судьей, – по истечении шести месяцев) со дня совершения административного правонарушения».

3. Обращает на себя внимание такая проблема, как исполнение постановления об административном наказании. Так, на сегодняшний день остро стоит проблема неуплаты административных штрафов. Десятки тысяч правонарушителей не уплачивают административные штрафы, а значит, не несут административного наказания.

По выводам Председателя Верховного Суда Российской Федерации В. М. Лебедева, реально взыскивается лишь 1/10 наложенных судом штрафов. Безнаказанность правонарушителей создает неприемлемую ситуацию неисполнения законов и настроений вседозволенности [2]. Пробел исполнения административных наказаний возможно устранить, указав в законе случаи, позволяющие считать извещение надлежащим при его фактическом неполучении, т. е. критерии надлежащего извещения. Нормативное установление требований к извещениям в КоАП РФ будет способствовать соблюдению принципа неотвратимости ответственности, поскольку позволит сократить количество случаев, при которых лицо, злоупотребляя правом и уклоняясь от получения извещения, пытается избежать административной ответственности за совершенное правонарушение.

В целом административно-правовое регулирование безопасности дорожного движения в Российской Федерации имеет массу недостатков, что требует внесение ряда изменений в КоАП РФ:

1) внести изменения в ст. 12.8 КоАП РФ, изложив ч. 3 данной статьи в следующей редакции: «Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного чч. 1 или 2 ст. 12.8 КоАП РФ, – влечет наложение административного штрафа в размере пятидесяти тысяч рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок три года». Часть 4 данной статьи исключить;

2) дополнить ст. 12.9 КоАП РФ «Превышение установленной скорости движения» ч. 5.1 следующего содержания: «Совершение иных нарушений Правил дорожного движения, устанавливающих скорость движения транспортных средств, за исключением случаев, предусмотренных частями 1–4 настоящей статьи»;

3) закрепить в ст. 12.23 КоАП РФ, наряду с указанием на возраст детей, указание на их рост и вес более точно, чем это сделано в п. 22.9 Правил дорожного движения Российской Федерации;

4) ввести понятие административной ответственности. Например, дополнить КоАП РФ ст. 2.2.1, в которой будет закреплено определение соответствующего института.

Считаем, что реализация указанных предложений положительно отразится на правовом регулировании ответственности за нарушение правил дорожного движения, а также на институте административной ответственности в целом.

Список литературы

1. Административная деятельность полиции : учебник для студентов высших учебных заведений / под ред. О. В. Зиборова, В. В. Кардашевского. 3-е изд., перераб. и доп. М. : Юнити-Дана, 2021.

2. Братановский С. Н. Административное право : учебник. М. : Директ-Медиа, 2013.

3. Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (ред. от 01.07.2021) // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_-LAW_34661/.

4. Конвенция о дорожном движении (с изм. от 28.09.2004) // Treaty Series. Volume 1732. New York : United Nations, 1999. P. 396–587.

5. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 1 июля 2020 г.) // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399.

6. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709.

7. Постановление Правительства Российской Федерации от 25 апреля 2006 г. № 237 «О Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения» // НПП «Гарант-сервис». URL: https://base.garant.ru/12146469.

8. Протокол о дорожных знаках и сигналах (Женева, 19 сентября 1949 г.) // НПП «Гарант-сервис». URL: https://base.garant.ru/2540249.

9. Ушаков Д. Н. Большой толковый словарь русского языка. 170 тысяч слов и словосочетаний. М. : Дом славянской книги, Хит-книга, 2021.

10. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585.

11. Константинов А. В. Административное поведение государственного служащего // Актуальные вопросы применения норм административного права («Кореневские чтения») II Международная научно-практическая конференция : сборник научных трудов. М., 2018. С. 313–317.

Надежкин В. В.[1]***,***
слушатель Московского областного филиала
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: ***Темняков Д. А.,***
заместитель начальника кафедры
организации деятельности подразделений
по безопасности дорожного движения
Московского областного филиала
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя,
кандидат педагогических наук, доцент

СОЦИАЛЬНО-ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ КОЛЛЕКТИВОВ ГИБДД МВД РОССИИ

Говоря о таких проблемах, как сплочение коллектива, сокращение текучести кадров, нельзя не остановиться на особенностях коллективов ГИБДД МВД России, имеющих социально-психологический характер.

Служебный коллектив в органах внутренних дел является основным элементом в структуре управления и обладает высоким уровнем обеспечения решения профессиональных задач и воспитания личности.

Служебная деятельность сотрудников органов внутренних дел в целом и сотрудников ГИБДД МВД России, в частности, значительно отличается от ориентации деятельности многих других коллективов, не имеющих отношения к правоохранительной деятельности. Целью служебной деятельности сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения выступает организация обеспечения безопасности участников дорожного движения при помощи специальных средств и методов осуществления данного вида деятельности и использование воспитательных задач в области безопасности. Все это предъявляет высокие требования к уровню профессиональной подготовленности сотрудников ГИБДД уровню их интеллектуального развития. Это относится как к отдельным сотрудникам, так и ко всему коллективу [1, с. 192].

Трудовая направленность деятельности сотрудников ГИБДД МВД России существенно отличается от трудовой направленности многих других коллективов. Целью деятельности сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения является решение специфических задач в области обеспечения безопасности участников дорожного движения с помощью конкретных инструментов и служебных методик. Это требует определенного уровня интеллектуального развития как для отдельных сотрудников, так и для всего коллектива.

Именно потому труд многих сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения может приближаться по своей природе к труду научных коллективов с присущим им духом и настроением поиска, позитивной

---

[1] © Надежкин В. В., 2021.

неудовлетворенностью, постоянным стремлением достичь большего. Следовательно, в коллективе ГИБДД должна поддерживаться психологическая атмосфера, способствующая максимальному проявлению тенденций поиска и творческому росту.

В структурных подразделениях ГИБДД как одной из составляющей целостной системы органов внутренних дел следуют руководствоваться принципами единоначалия, субординации, централизации, единообразие, соблюдения строгой дисциплины. Нежелание выполнять законные требования руководителя, невыполнение его приказов, халатное отношение к своим служебным обязанностям, грубое обращение с гражданами, участниками дорожного движения – не членам коллектива влекут не только моральное осуждение, но и строгую ответственность перед МВД в целом [2, с. 462].

Довольно часто сотрудники ГИБДД, особенно это касается сотрудников ДПС ГИБДД МВД России, при выполнении своих служебных обязанностей испытывают значительные затраты времени, физического и умственного напряжения, повышенного эмоционального стресса и перегрузок. Каждый член коллектива, который осуществляет деятельность, направленную на предупреждение и пресечение административных правонарушений и преступлений, нуждается в мужестве, отваге, умении и готовности рисковать, жертвовать своим здоровьем и даже жизнью, чтобы выполнить служебный долг. В силу этого такие коллективы отличаются большой сплоченностью и готовностью к взаимной поддержке всего коллектива и взаимной поддержке со стороны каждого из его членов.

Служебные реалии таковы, что к подразделениям ГИБДД предъявляются достаточно высокие социальные требования, в свою очередь, служебные коллективы переносят эти высокие требования к поведению своих членов как на работе, так и вне ее, в свободное время, определяют этические требования к личным связям и знакомствам, и во многих коллективах, особенно в небольших городах, районах, очень важен личностный контроль и неформальное регулирование жизни сотрудника вне службы [3, с. 44].

Служебный коллектив является действенным инструментов в воспитании личности сотрудника и требуя от своих членов определенных социальных ограничений, тем самым оказывает на них воспитательное воздействие и превращается в сплоченную общность людей, осознающих необходимость сотрудничества и взаимопомощи [4, с. 68]. Однако при этом следует иметь в виду, что именно требует от личности коллектив. В ряде случаев, если ориентации личности и группы расходятся, коллектив не принимает установок своего члена, а заставляет его принимать свои установки и ценностные ориентации либо вынуждает покинуть коллектив. В то же время в коллективе могут быть и ложные установки, отсталые традиции, вступающие в противоречие с позитивными и высокими требованиями человека к себе и окружающим.

ГИБДД, являясь организацией, которая требует от своих работников определенного уровня сотрудничества и взаимной поддержки со стороны ее членов, мотивирует каждого сотрудника ГИБДД оказывать друг на друга воспитательное воздействие, чем и объединяет их. Но при этом необходимо помнить, что существует потребность в индивидуальности сотрудника. Во многих случаях,

когда склонности, личность и группы расходятся, коллектив не принимает установки своего члена и вынуждает его принять коллективные общие правовые ценности и ориентации или вынуждает покинуть служебный коллектив. В то же время в коллективе могут сформироваться неправильные, аморальные установки, которые противоречат положительным и высоким требованиям к самому человеку и окружающим. В таких случаях человек (часто вновь назначенный руководитель) может столкнуться с равнодушием, а подчас и негативным отношением к себе членов коллектива. Налицо конфликтная ситуация.

Не каждое служебное подразделений ГИБДД использует возможность создавать необходимые условия для воспитания сознательности, чувства служебного долга, свободного развития членов коллектива. Нередко социальная активность личности сдерживается неофициальным мнением той или иной группы, которая расценивает ее как стремление «выслужиться» и т. п. Так, в некоторых подразделениях ГИБДД имеют место факты тайного укрывательства правонарушений, когда кражи документов оформляются как утраты либо за травмы, полученные в быту, выдаются травмы, которые носят криминальный характер. Попытки добросовестных сотрудников противодействовать такой практике порой наталкиваются на сопротивление и давление других сотрудников. Далеко не всегда молодой работник может противостоять их влиянию.

Вышеперечисленные основные признаки служебного коллектива и специфические особенности одной из его разновидностей – коллектива Государственной инспекции безопасности дорожного движения – свидетельствуют о широком круге проблем, которые возникают перед его руководителем при разработке мероприятий по сокращению текучести кадров и сплочению членов коллектива.

В любой социальной системе, в каждой организации можно обнаружить относительно большую группу людей, которая является своеобразной жизненной основой существования и функционирования этой системы. Эти работники выполняют основные функции организации, обладают достаточно большим запасом знаний и умений по ведущей, главной профессии своей организации. Эта группа является своеобразным профессиональным ядром организации.

Обычно под профессиональным ядром коллектива понимают вполне сформировавшийся, стабильный, зрелый коллектив Государственной инспекции безопасности дорожного движения, способный выполнять сложные задачи по обеспечению безопасности участников дорожного движения и граждан.

Каждый служебный коллектив имеет свой костяк, состоящий, как правило, из сотрудников ГИБДД, имеющих высокие профессиональные компетенции, большой практический опыт деятельности и пользующихся авторитетом среди коллег по профессии.

Опираясь на знания и опыт таких сотрудников, руководители подразделений ГИБДД решают сложные профессиональные задачи, возложенные на коллектив. Такие сотрудники, как правило, сплачивают коллектив, формируют традиции и выступают наставниками новых сотрудников. Именно им поручается выполнение самых сложных и ответственных поручений. Поэтому руководитель подразделения должен помнить, что без такого стабильного профессио-

нального ядра коллектива служебный коллектив не может эффективно функционировать достаточно долго [5, с. 97].

В свою очередь, необходимо отметить, что бывают ситуации, когда костяк коллектива ориентируется на негативные тенденции и переносит их на весь коллектив, навязывая свое видение профессиональной деятельности другим членам коллектива.

В силу этого можно констатировать, что не всякая сплоченность в коллективе является положительным явлением.

Только та положительна, которая формируется на основе правильно понятых интересов службы и общественно полезных целей.

Сложной и трудоемкой задачей любого руководителя является, направленная профессиональная деятельность на создание сплоченного и эффективнодействующего коллектива. Именно поэтому руководителю вменяется в обязанности обеспечение благоприятного социально-психологического климата, формирование из наиболее опытных сотрудников профессионального работающего коллектива и укреплении дисциплины в коллективе.

Основную часть служебного времени начальник подразделения тратит на непосредственную работу с людьми, как показывает практическая деятельность руководителей ГИБДД, это порядка 65 %.

80 % эффективной деятельности подразделения ГИБДД достигаются за счет умений начальника сплачивать коллектив и эффективного управления таким коллективом для выполнения профессиональных задач, и только 20 % эффективной деятельности подразделения ГИБДД зависит от профессиональных компетенции руководителя.

Опрос руководителей структурных подразделений ГИБДД, проходящих обучение по программам повышения квалификации в Московском областном филиале Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя в 2021 г., позволил выделить следующие факторы эффективности служебной деятельности сплоченного коллектива:

1. В таком коллективе приятнее работать, положительный эмоциональный фон сплоченного коллектива позитивно влияет на профессиональную деятельность, стимулирует результативность службы каждого отдельного сотрудника.
2. Положительный морально-психологический климат, в том числе в отношении взаимной требовательности, способствует развитию реальной конкуренции, конкуренции между коллегами по работе.
3. Сплоченный коллектив характеризуется высокой самоотдачей, отсутствием текучести кадров, стабильностью своего состава, а также низким уровнем либо отсутствием нарушений служебной дисциплины и положительным поведением во внеслужебное время.

Деятельность служебных коллективов ГИБДД МВД России подтверждает, что сотрудники служебного коллектива зачастую хотят видеть в начальнике не только официальное лицо, управленца, человека, которому нужно подчиняться, но и человека, которому доверяют, за которым идут и поддерживают его идеи, зная, что он на стороне коллектива, который пользуется истинным авторитетом и является неформальным лидером.

Список литературы

1. Темняков Д. А Обучение слушателей и курсантов обеспечению личной профессиональной безопасности как профессиональная необходимость, его проблемы и педагогические возможности // Психология профессионализма сотрудников правоохранительных органов : Материалы научно-практической конференции. М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2002. С. 189–196.

2. Темняков Д. А. Проблемы профессионального образования сотрудников органов внутренних дел // Профессиональное образование сотрудников органов внутренних дел. Педагогика и психология служебной деятельности: состояние и перспективы : Международная конференция, посвященная празднованию 15-летия Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя : сборник научных трудов. М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2017. С. 460–463.

3. Темняков Д. А., Темнякова Е. Д. Педагогическая эвальвация результативности использования технических средств обучения в образовательных организациях Российской Федерации : учебное пособие. Ижевск : Типография «МарШак», 2019.

4. Административная деятельность полиции : учебное пособие. Ч. 2 / [О. Э. Николаев и др.]. Руза : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2015.

5. Темняков Д. А. Использование сотрудниками полиции технических средств фотовидеофиксации противоправных действий во время проведения массовых мероприятий // Вестник Московского университета МВД России. 2015. № 9. С. 94–97.

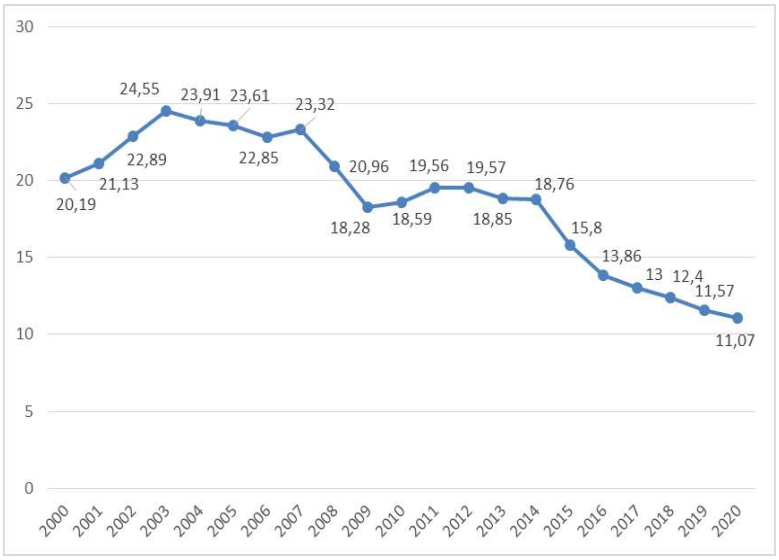
Новоселов С. А.[1]*,*
заместитель начальника
кафедры административной деятельности
Тверского филиала Московского университета
МВД России имени В.Я. Кикотя

ВЛИЯНИЕ ЗАПРЕТА ОСТАНОВКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДАХ И БЛИЖЕ 5 МЕТРОВ ПЕРЕД НИМИ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В соответствии с указом Президента Российской Федерации «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» [7] перед Правительством Российской Федерации и соответствующими федеральными органами исполнительной власти сегодня поставлены задачи: «снижения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 г. – до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения», а к 2030 г. – обеспечение нулевого уровня смертности на дорогах страны.

Достижение данных целевых показателей кому-то может показаться утопией. Однако достаточно вспомнить начало 2000-х гг., когда аварийность в стране была запредельно высока. Показатели социального риска от ДТП составляли более 20 погибших на 100 тыс. населения (2000 г. – 20,19; 2001 г. – 21,13; 2002 г. – 22,89; 2003 г. – 24,55).

Социальные риски от ДТП в Российской Федерации в 2000–2020 гг.



Сегодня, данные показатели равняются 11 погибшим на 100 тыс. населения.

Анализ мер, принимаемых для снижения уровня аварийности и снижения тяжести последствий от ДТП, показывает, что в последние 20 лет были предприняты меры:

– по созданию системы пропаганды с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;
– формированию у детей навыков безопасного поведения на дорогах;
– повышению культуры вождения;
– развитию современной системы оказания помощи пострадавшим в ДТП;

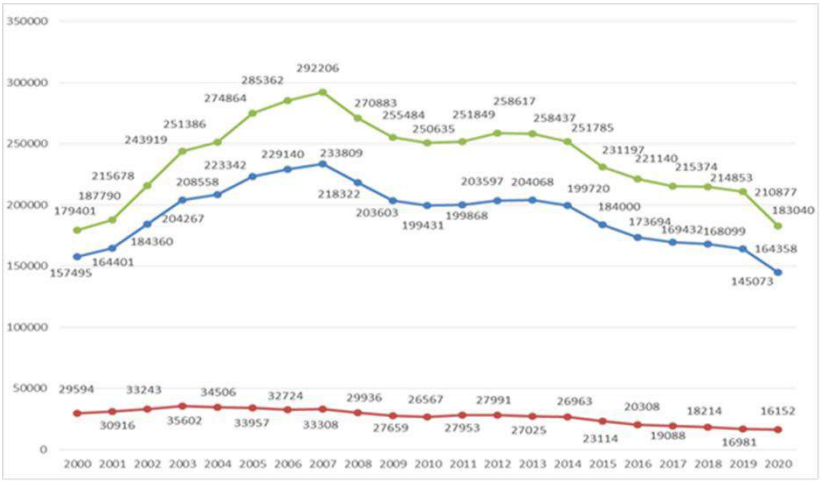
[1] © Новоселов С. А., 2021.

– повышению требований к подготовке водителей для получения права управления транспортными средствами и требований к автошколам, осуществляющим такую подготовку, и др.

Решение данных задач позволило достичь снижения общего количества ДТП и числа лиц, в них погибших. Так, в сравнении показателей 2000 и 2020 гг.:

– на 7,9 % сократилось количество ДТП с пострадавшими;
– 45,4 % сократилось число погибших в ДТП.

Статистика ДТП в Российской Федерации за период с 2000 по 2020 гг.



Количество лиц, получивших ранения различной степени тяжести в ДТП, увеличилось на 2 %.

По итогам 2020 г. Главным управлением обеспечения безопасности дорожного движения МВД России отмечалось, что наиболее распространенными видами ДТП в Российской Федерации являются:

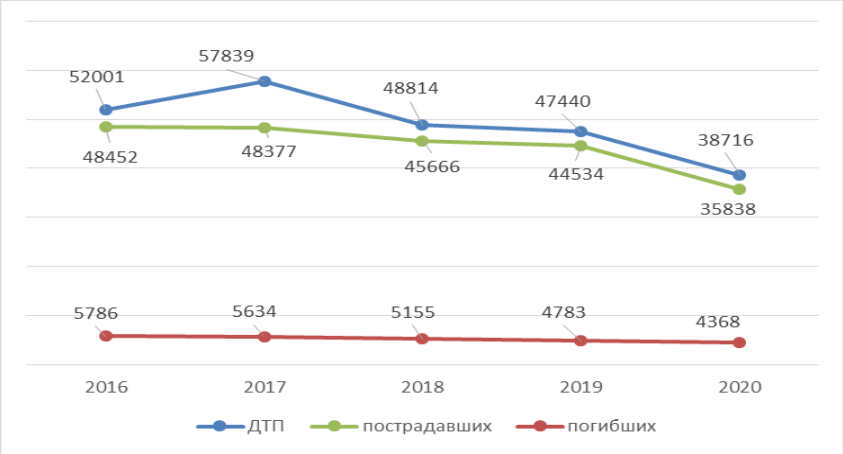
– столкновение – их количество составляет 42,5 % от общего числа всех зарегистрированных ДТП;
– наезд на пешехода – 26,7 %;
– съезд с дороги – 9,8 %;
– наезд на препятствие – 5,8 %;
– опрокидывание – 4,3 %
– наезд на велосипедиста – 4 %;
– падение пассажира – 2,9 %;
– наезд на стоящее транспортное средство – 2,9 %;
– наезд на животное – 0,5 %;
– наезд на сотрудника ГИБДД и на дорожного рабочего – 0,2 %;
– другие виды ДТП – 0,5 %.

При этом наибольшей тяжестью последствий характеризуются ДТП, связанные:

– с опрокидыванием (11);
– наездом на пешехода (10,8);
– съездом с дороги (10,5);
– наездом на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, осуществляющих несение службы или работы на проезжей части (14,9).

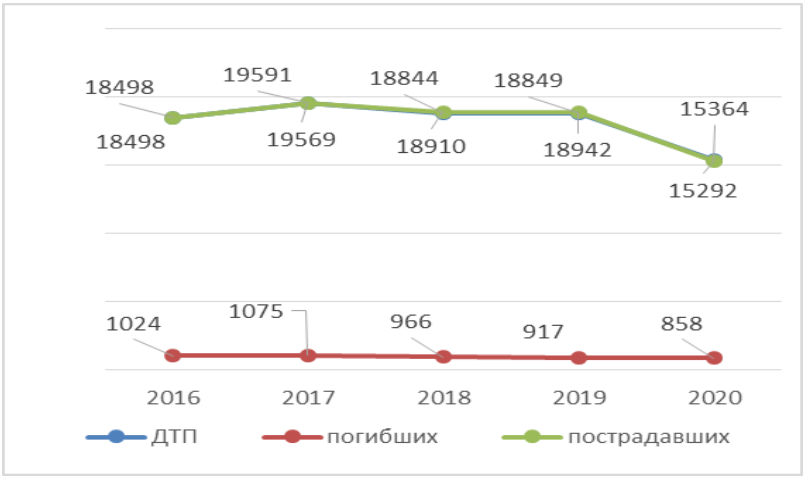
Анализ показателей ДТП, связанных с наездом на пешехода в Российской Федерации, свидетельствует о том, что за последние пять лет их количество уменьшилось на 25,5 %. При этом число лиц, погибших в результате в ДТП, сократилось на 24,5 %, а количество пострадавших на 26 %.

Динамика ДТП, связанных с наездом на пешеходов в 2016–2020 гг.



Следует отметить, что сокращение показателей аварийности на пешеходных переходах выглядят более скромно. Количество ДТП, зарегистрированных на пешеходных переходах в 2016–2020 гг., сократилось на 16,9 %. При этом, количество лиц, погибших в данных ДТП, уменьшилось на 16,2 %, а количество пострадавших на 17,3 %.

Динамика ДТП, связанных с наездом на пешеходов на пешеходных переходах в 2016–2020 гг.



Между тем показатели детского дорожно-транспортного травматизма, зарегистрированные на пешеходных переходах, свидетельствуют о сокращении числа ДТП с детьми на 17,8 %, при этом количество погибших в них детей сократилось на 43,9 %, а количество пострадавших на 16,6 %.

Данные статистики указывают на положительные изменения, происходящие в области обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации. Однако, как мы можем видеть, их результаты все еще недостаточны. Для достижения поставленных целей сегодня необходимо:

– определить причины и условия обусловливающие и сопутствующие возникновению отдельных видов ДТП;

– с целью надлежащего статистического учета провести классификацию по подгруппам ДТП, где в качестве условия или признака группировки необходимо рассматривать механизм возникновения того или иного ДТП;

– выработать адекватные меры воздействия на причины и условия возникновения ДТП исходя из трех основных составляющих: правового, организационного и технического аспектов.

Из приведенного выше анализа мы могли убедиться, что одним из наиболее опасных видов ДТП является наезд на пешехода (26,7 % от всех ДТП, где тяжесть последствий составляет 10,8).

Основной причиной, обусловливающей возникновение ДТП на пешеходных переходах, является непредоставление преимущества в движении пешеходу, пересекающему проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу. В числе условий, сопутствующих возникновению ДТП, могут выступать действия водителя, связанные с нарушением:

– скорости движения;

– правил обгона (транспортных средств на пешеходных переходах);

– правил опережения (транспортных средств перед нерегулируемыми пешеходными переходами);

– правил остановки и стоянки транспортных средств (на пешеходных переходах и ближе 5 метров перед ними) и др.

Между тем именно нарушения правил остановки и стоянки вблизи пешеходных переходов, несоответствие современным условиям дорожного движения, содержание п. 12.4 Правил дорожного движения о запрете остановки «на пешеходных переходах и ближе 5 метров перед ними» – сегодня, на наш взгляд, являются одними из основных условий, которые оказывают негативное влияние на возможность возникновения ДТП на пешеходных переходах.

Следует отметить, что объективный и всесторонний анализ условий, сопутствующих ДТП на пешеходных переходах, сегодня провести невозможно, так как в статистические карточки учета ДТП информация о наличии транспортных средств, припаркованных на расстоянии 5 метров и более перед пешеходными переходами, не вносится. Исходя из этого наше наблюдение проводилось с использованием лишь метода математического моделирования.

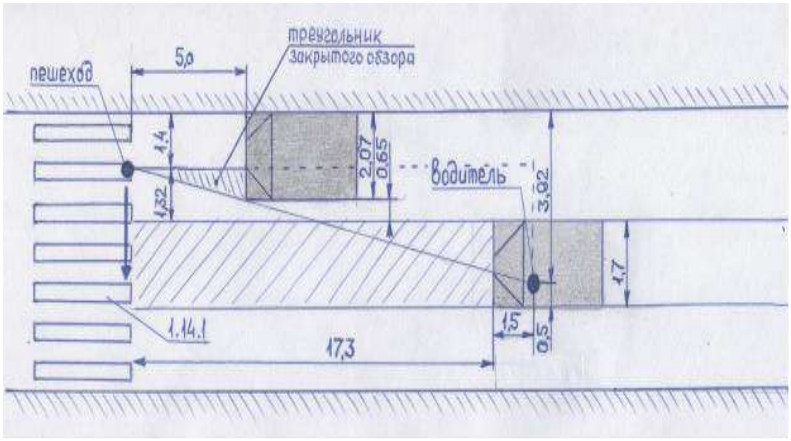
Согласно проведенному исследованию [1, с. 30–37] припаркованные транспортные средства не ближе 5 метров перед пешеходными переходами могут значительно снижать расстояние видимости другим участникам дорожного движения, создавая тем самым условие ограниченной видимости. Формально в действиях таких водителей отсутствуют нарушения правил остановки и стоянки. При этом автотехнические исследования по фактам ДТП, связанным с наездом на пешеходов на пешеходных переходах, показывают, что водитель, двигающийся в условиях ограниченной видимости не имеет возможности избежать ДТП – с учетом расстояния видимости.

Принимая во внимание такое экспертное мнение, в действиях пешехода, как правило, усматривается нарушение п. 4.5 Правил дорожного движения Российской Федерации, согласно которому перед выходом на пешеходный переход, пешеход должен оценить расстояние до приближающегося транспортного средства, его скорость и убедиться в безопасности перехода. Однако данное требование весьма неоднозначно. Оно не учитывает особенностей поведения детей на дороге, а также лиц преклонного возраста, следовательно, либо данная формулировка п. 4.5 ПДД изначально не отвечает требованиям безопасности (с чем мы не согласны), либо такие условия дорожного движения, связанные с движением транспортных средств в условиях ограниченной видимости, должны исключаться на участках дорог, где оборудуются пешеходные переходы.

В этой связи обоснованно возникает вопрос: на каком минимальном расстоянии может быть разрешена остановка транспортных средств перед пешеходными переходами с учетом обеспечения безопасности дорожного движения?

Учитывая безопасный боковой интервал между транспортными средствами (0,65 м), расстояние, на котором припарковано транспортное средство от края проезжей части (0 м), и скорость движения пешехода (1,4 м/с), пешеход попадет в зону движения транспортного средства, пройдя путь в 2,72 м, или через 1,56 секунд с момента выхода на проезжую часть.

Расчет безопасности проезда пешеходного перехода в условиях парковки транспортного средства перед пешеходным переходом на расстоянии 5 метров



Расстояние между стоящим транспортным средством и краем проезжей части (бордюром) – 0 м.

Ширина стоящего у края проезжей части транспортного средства составляет 2,066 м (по габаритам ГАЗ-2705).

Удаление глаз водителя от левой боковой стороны транспортного средства (для большинства легковых автомобилей данную величину принято считать 0,5 м, при этом ширина большинства легковых автомобилей составляет около 1,7 м, следовательно, расстояние от глаз водителя до правой стороны транспортного средства: 1,7 – 0,5 = 1,2 м) [3, с. 58–66].

Горизонтальные линии разметки, обозначающие границы полосы движения, отсутствуют либо покрыты снегом.

Водитель движется параллельно стоящему транспортному средству с минимальным безопасным боковым интервалом, который равен [3, с. 239]:

$$U = 0{,}35 + 0{,}005 \times 60 = 0{,}65 \text{ м}.$$

Средняя скорость движения пешехода по наземному пешеходному переходу принимается равной 1,4 м/с [4, с. 346–348].

Остановочный путь транспортного средства включает в себя следующие величины:

– время реакции водителя t_1 в расчетах составляет 0,7 – 0,8 с [5, с. 54];

– время срабатывания тормозной системы с гидравлическим приводом t_2 – 0,1 с [3, с. 52];

– максимальное время t_3 нарастания давления в тормозной системе для транспортных средств категории «М1» равно 0,35 с [3, с. 52].

В этом случае остановочный путь при скорости 60 км/ч для сухого покрытия составит:

$$S = (t_1 + t_2 + 0{,}5t_3)V / 3{,}6 + V^2 / 26j \text{ [3, с. 232]},$$

где j – замедление для транспортных средств М1 в снаряженном состоянии 6,8 м/с^2; V – скорость транспортного средства 60 км/ч.

$$S = (0{,}8 + 0{,}1 + 0{,}5 \times 0{,}35) \times 60 / 3{,}6 + 3600 / 26 \times 6{,}8 = 38{,}28 \text{ м}.$$

При этом, согласно расчетам, водитель транспортного средства будет иметь техническую возможность обнаружения пешехода в момент, когда пешеход пройдет по пешеходному переходу 1,4 м, т. е. до момента выхода в зону траектории движения транспортного средства за 1,32 м или за 0,56 с.

Расчет безопасности проезда пешеходного перехода при обнаружении пешехода за 0,56 с до момента пересечения им траектории движения транспортного средства показывает, что водитель сможет остановить автомобиль лишь через 38,28 м., применив экстренное торможение. При этом расстояние между транспортным средством и пешеходом, с момента появления технической возможности обнаружения пешехода на пешеходном переходе, составляет лишь 17,3 м.

Из этого следует, что после обнаружения водителем опасности автомобиль еще около секунды будет продолжать движение, не снижая скорости. Учитывая, что максимально разрешенная скорость движения в населенных пунктах (согласно п. 10.2 ПДД) составляет 60 км/ч, за секунду автомобиль проедет 16,7 м. Так как передняя часть легкового автомобиля выступает перед глазами водителя примерно на 1,5 м, наезд на пешехода на скорости около 60 км/ч произойдет с вероятностью 100 %.

Следовательно, водитель в момент наезда на пешехода даже не успеет снизить скорость движения.

Европейскими и американскими специалистами в области обеспечения безопасности дорожного движения были выявлены статистические закономерности, которые показывают, что при скорости транспортного средства менее 30 км/ч тяжкие последствия для здоровья пешехода наступают с долей вероятности около 7 %, при скорости 30–50 км/ч случаи инвалидности и летальный исход наблюдаются примерно в 48 % случаев, а при скорости выше 55 км/ч значительный ущерб здоровью и летальный исход наступает примерно в 98,9 % случаев [6, с. 54].

Анализ Правил дорожного движения стран бывших союзных республик СССР показывает, что больший профилактический эффект от ДТП на пешеходных переходах обеспечивается Правилами дорожного движения Республики Беларусь. В соответствии с п. 143.3 Правил дорожного движения РБ остановка и стоянка транспортных средств запрещаются на пешеходных переходах и ближе 15 м от них (в обе стороны дороги от пешеходного перехода) [8].

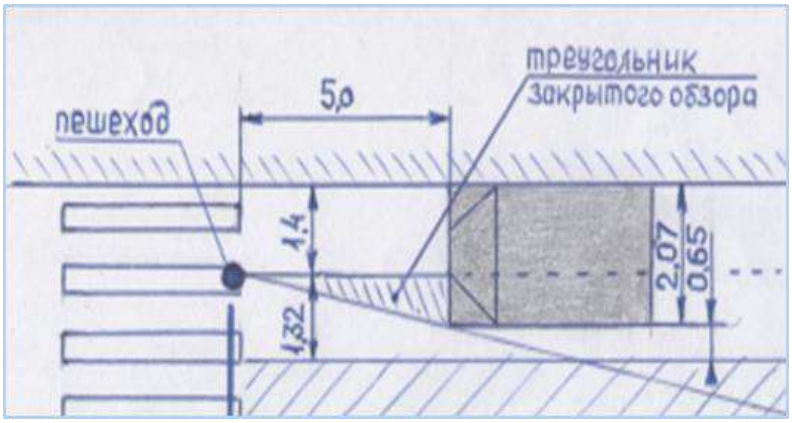
Учитывая данный запрет, в соответствии с Правилами дорожного движения РБ, применительно к ранее принятым параметрам, водитель имеет возможность обнаружения пешехода на расстоянии 52 м ($S_{\text{пеш.}} = 15 \times 2{,}6 / 0{,}75 = 52$ м) или за 3,11 с, при скорости движения 60 км/ч.

В соответствии с приведенными расчетами данное расстояние (52 м) достаточно для устранения причин ДТП даже при бездействии водителя. Это можно видеть из расчетов, когда пешеход, после выхода в зону обзора водителя, через 1 с пути появляется на пересечении траектории движения автомобиля, а за последующие 2,11 с проходит путь (2,11 × 1,4 = 3,14), равный 3,14 м. Таким образом, учитывая габаритную ширину автомобиля, к моменту пересечения автомобилем траектории движения пешехода последний уже покинет опасную зону

на расстояние 1,44 м, а предпринятое водителем торможение транспортного средства только увеличивает рассчитанные выше время и расстояние.

При этом следует с положительной стороны отметить изменения, вступившие в силу с 1 апреля 2020 г. в ГОСТ Р 52289–2019 [10]. В соответствии с п. 6.2.3 ГОСТ Р 52289–2019 разметка 1.1 сегодня должна применяться перед всеми пешеходными переходами на расстоянии не менее 20 м до пешеходного перехода в населенных пунктах и не менее 40 м вне населенных пунктах. Несомненно, данное решение дополняет запрет остановки и стоянки транспортных средств перед пешеходными переходами, учитывая требования пп. 12.4 и 12.5 ПДД РФ (остановка запрещена в местах, где расстояние между сплошной линией разметки и остановившимся транспортным средством менее 3 м). Однако и это требование не способно устранить возможность остановки транспортных средств перед пешеходными переходами и тем самым исключить вероятность появления условий для совершения ДТП, так как оно не запрещает остановку на обочине.

Между тем не следует забывать и о тех обстоятельствах, которые могут приводить дорожную разметку в непригодное для использования в дорожном движении, состояние: погодные условия, снег и наличие противогололедных материалов на проезжей части в зимний период могут ухудшать видимость дорожной разметки, поэтому наличие дорожной разметки 1.1 только частично решает проблему остановки и стоянки транспортных средств в непосредственной близости от пешеходных переходов.



При расчете возможности обнаружения водителем пешехода важно учитывать расстояние от припаркованного транспортного средства до края проезжей части (в том числе и в случае парковки на обочине), а также, расстояние до пешеходного перехода.

Представленные величины образуют участок проезжей части, остающейся в условиях ограниченной видимости, не просматриваемой водителем по направлению движения транспортного средства, – «Треугольник закрытого обзора».

В соответствии с правилом подобия треугольников[1] расстояние, с которого водитель увидит пешехода, будет зависеть от расстояния на котором от края проезжей части припаркован автомобиль.

Следует заметить, что данное правило прямо учитываются национальным стандартом ГОСТ 50597–2017 [9]. Согласно п. 7.1 вышеуказанного стандарта не допускается устройство земляных валов, посадка деревьев и кустарников,

[1] Подобные треугольники в евклидовой геометрии – треугольники, углы у которых соответственно равны, а стороны соответственно пропорциональны.

размещение наружной рекламы и других сооружений высотой более 0,5 м в зонах треугольников видимости на нерегулируемых пешеходных переходах.

Указанное требование ГОСТ имеет профилактическую направленность, аналогичную, что и требования пп. 12.4 и 12.5 ПДД Российской Федерации, и предназначено для исключения возможности возникновения условий ограниченной видимости на участках дорог перед пешеходными переходами. Однако, если ГОСТ исключает в принципе возможность установки каких-либо предметов, ухудшающих обзор водителя при приближении к пешеходному переходу на расстояние до 80 м перед пешеходными переходами (для участков дорог с разрешенной скоростью движения – 60 км/ч), то правила дорожного движения здесь более демократичны – запрещают остановку транспортных средств лишь ближе 5 м перед пешеходными переходами.

Учитывая вышесказанное, а также то обстоятельство, что с момента обнаружения водителем пешехода транспортное средство около 1 с движется без изменения скорости движения, а время для торможения на скорости 60 км/ч до полной остановки составляет не менее 2,45 с, безопасное расстояние видимости пешехода должно быть не менее чем за 3,5 с до момента пересечения их траекторией движения либо не менее остановочного пути, равного 38 м.

Исходя из этого можно сделать вывод, о том, что:

1. Остановка и стоянка транспортных средств в 5 м от пешеходного перехода не обеспечивает необходимого безопасного расстояния видимости пешехода и не исключает вероятности совершения ДТП.

2. Действующие нормы ПДД РФ не согласованы с требованиями ГОСТ 52597–2017 в части наличия треугольников видимости перед пешеходными переходами, вследствие чего стоящие не ближе 5 м от пешеходных переходов, у края проезжей части, транспортные средства сводят на нет их значение.

3. ПДД РФ не запрещают остановку и стоянку непосредственно за пешеходным переходом, что фактически ограничивает видимость пешеходов для водителей встречных транспортных средств, особенно на дорогах с одной полосой для движения в каждом направлении.

Принимая во внимание вышеизложенное, с целью повышения безопасности пешеходов на нерегулируемых пешеходных переходах необходимо внести изменение в требование п. 12.4 ПДД РФ, запретив остановку транспортных средств на расстоянии менее 15 м от пешеходного перехода в обе стороны дороги при разрешенной скорости движения до 60 км/ч и 30 м при разрешенной скорости движения свыше 60 км/ч.

Список литературы

1. Агеев М. А. Влияние стоящих транспортных средств в непосредственной близости от нерегулируемых пешеходных переходов на безопасность дорожного движения // Сборник научных трудов НЦ БДД МВД России. 2020. Вып. 19. С. 30–37.

2. Показатели состояния безопасности дорожного движения // Официальный сайт Госавтоинспекции ГУ ОБДД МВД России. URL: http://stat.gibdd.ru.

3. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // СПС «Консультант-Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709.

4. Пучкин В. А. Основы экспертного анализа дорожно-транспортных происшествий. База данных. Экспертная техника. Методы решений. Ростов н/Д, 2010.

5. Судебная автотехническая экспертиза. Ч. II / под ред. В. А. Иларионова. Опубликовано по решению Ученого совета Всесоюзного научно-исследовательского института судебных экспертиз (ВНИИСЭ). М., 1980. С. 346–348.

6. Юхименко В. Ф., Яценко А. А. Безопасность транспортных средств : учебное пособие. Владивосток : Изд-во ВГУЭС, 2009.

7. Последствия для здоровья пешехода после наезда автомобиля. «КиТ оценка» // URL: https://kitocenka.ru.

8. Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» // URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/43027.

9. Правила дорожного движения Республики Беларусь. Утверждены Указом Президента Республики Беларусь 28 ноября 2005 г. № 551 // URL: https://kodeksy-by.com/pdd.htm.

10. Национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 50597–2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля». М. : Стандартинформ, 2017.

11. Национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 52289–2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. и введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 20.12.2019 № 1425-ст). М. : Стандартинформ, 2020.

12. СП 78.13330–2012 Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 3.06.03–85 // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. URL: http://docs.cntd.ru.

Ольшанский А. В.[1]*,*
курсант факультета подготовки сотрудников
для оперативных подразделений
Санкт-Петербургского университета МВД России

Научный руководитель: ***Лаврентьева И. С.****,*
доцент кафедры транспортной безопасности
Санкт-Петербургского университета МВД России,
кандидат юридических наук, доцент

УЧЕТ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В современном мире в условиях увеличения автомобильного парка, повышения интенсивности дорожного движения обеспечение безопасности его участников является сложной многогранной проблемой. Актуальность исследуемой темы обусловлена насущной проблемой безопасности дорожного движения. Ежегодно на дорогах страны происходят сотни тысяч аварий, в результате которых получает травмы различной степени тяжести и гибнет огромное количество водителей, пассажиров, пешеходов и других участников движения. Экономике наносится материальный ущерб, измеряемый триллионами рублей. Правильный статистический учет всех обстоятельств ДТП является неотъемлемой частью всей системы обеспечения безопасности дорожного движения. Риск попасть в дорожное происшествия существует, но опыт реализации различных мер показал, что дорожный травматизм не является неизбежным и посредством проведения комплекса мероприятий его можно значительно снижать.

От того, насколько корректно будут расследованы и учтены обстоятельства аварий, зависит разработка целого спектра мероприятий по снижению аварийности на дорогах. И в конечно итоге – сохранение жизни и здоровья граждан.

Целью государственного контроля является упорядочивание и совершенствование организации дорожного движения, определение ключевых правил поведения всех участников дорожного движения, выявление наиболее «узких мест» и разработка мероприятий по их устранению и, в конечном счете, обеспечение безопасности на дорогах. На сегодняшний день общепризнанно, что невозможно без детального и скрупулезного исследования дорожно-транспортных происшествий и всех сопутствующих ДТП обстоятельств и обобщения причин и условий, построить эффективную превентивную работу по снижению аварийности [5]. Вместе с тем установленного порядка учета происшествий, происходящих с участием транспортных средств на дорогах, не существовало достаточно долгое время.

В это же время Всемирная Организация Здравоохранения Организации объединенных наций (далее – ВОЗ ООН) осуществила сбор данных о последствиях дорожно-транспортных происшествий для людей и констатировала, что дорожно-транспортные происшествия являются причиной смерти многих людей, осо-

[1] © Ольшанский А. В., 2021.

бенно детей и являются угрозой жизни и здоровью населения планеты. В 1962 г. были опубликованы первые обобщающие результаты исследования проблем, связанных со смертностью в результате дорожных происшествий. Это был доклад ВОЗ ООН «Несчастные случаи на дорожном транспорте: эпидемиология, меры борьбы и профилактика», подготовленный Л. Г. Норманом. В нем говорилось: «Весьма вероятно, что различные виды несчастных случаев происходят от разных причин, а поэтому виды несчастных случаев следовало бы рассматривать раздельно…. Но пока слишком мало известно о причинах возникновения несчастных случаев на дорожном транспорте, для того чтобы позволить их разделить на отдельные “диагностические группы”» [6]. Автором утверждалось, что для разработки методов предупреждения необходимы исследования автодорожных происшествий. Эффективным средством будет концентрация внимания на улучшении учета и отчетности об уже произошедших случаях. Было отмечено, что значение имеют и географические локации и тип местности, условия видимости, сезон, время суток, конструктивные особенности автомобиля и т. д. В данном исследовании указано, что необходимо учитывать три фактора: лицо, пользующееся дорогой, транспортное средство и дорога.

Вместе с тем проведение сравнений уровня аварийности в разных странах представляло сложности. Выяснилось, что сбор данных был осложнен различием терминологии, систем учета или вообще отсутствием специального учета в государствах. Например, некоторые страны в отчетах в группу «мотоциклы» включали также мопеды и велосипеды. Под получившими травмы учитывали в разных странах отличные случаи по времени лечения. Аналогичная ситуация и с отнесением пострадавшего в группу «погибший». Так, в Бельгии погибшим считался человек, у которого смерть наступила на месте ДТП, а в Великобритании – если смерть наступила на месте ДТП или в течении последующих 30 суток.

В представленном исследовании Всемирной организации здравоохранения отмечалось, что при сравнении показателей аварийности данные в абсолютных цифрах неприменимы, так как связаны с различной численностью населения, количества автомобилей. В связи с этим предложены для использования относительные показатели – смертность в результате несчастных случаев на автомототранспорте на 100 тыс. человек населении. Такой показатель до настоящего времени используется как основной.

В конце 60-х гг. прошлого столетия уровень смертельных случаев был достаточно высокий. 20 погибших на 100 тыс. населения такой показатель безопасности в середине прошлого века считался приемлемым, а в некоторых странах он был в 1,5–2 раза выше. В большинстве государств, в том числе и в нашей стране, на основании рекомендаций, представленных ООН была установлена эффективная система сбора сведений о дорожно-транспортном происшествии и факторов, влияние которых должно учитываться в анализе. Анализ позволил в общей массе факторов выделять наиболее проблемные точки и организовать профилактическую работу по их исключению либо снижению влияния [1]. Обобщение статистических данных, анализ проводимых мероприятий с оценкой их влияния на устранение факторов аварийности позволили организовывать комплексное воздействие на дорожную безопасность и не только остано-

вить рост числа погибших на фоне увеличений автомобилизации, но и существенно ее снизить. С конца 1960-х гг. прошлого столетия во многих развитых странах постепенно формируется система воздействия на дорожное движения с целью снижения количества ДТП. Предпринятые меры дают результаты – количество погибших от дорожных происшествий удалось снизить при росте автотранспортного парка. Например, количество погибших в Швеции уменьшилось на 80 %, в Нидерландах – на 79 %, в Японии – на 65 %.

В нашей стране закрепление функций, по ведению государственного учета дорожно-транспортных происшествий связано с принятием и введением в действие приказа МГБ СССР от 1 апреля 1952 г. № 190 «Инструкция по учету дорожных происшествий». В 1984 г. были утверждены Правила учета дорожно-транспортных происшествий (приказ МВД СССР от 24 апреля 1984 г. № 85). В соответствии с указанными Правилами в 1986 г. был принят Руководящий документ РД-200-РСФСР-12-0071-86-13 «Учет и анализ дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения». В нем устанавливались единые для всех предприятий и организаций Минавтотранса РСФСР требования к осуществлению учета. Последний осуществлялся не только по дорожно-транспортным происшествиям, а также по нарушениям Правил дорожного движения. Основная цель осуществления учета – это оценка состояния уровня аварийности, выявления причин и условий возникновения происшествий и на основании данных анализа – принятие мер устранению установленных причин и условий.

В дальнейшем система учета ДТП в нашей стране совершенствовалась. До 2021 г. действовали Правила учета, утвержденные постановлением Правительства № 647 [7]. Учет дорожно-транспортных происшествий с 1 января 2021 г. осуществляется в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2020 г. № 1502 [8].

Согласно установленным правилам учету подлежат все дорожно-транспортные происшествия, произошедшие на дорогах нашей страны. Учет сведений о дорожно-транспортных происшествиях осуществляется: органами внутренних дел Российской Федерации, владельцами автомобильных дорог, владельцами транспортных средств. Медицинские организации ведут учет пострадавших (погибших и раненых), которым оказывалась медицинская помощь.

Все происшествия подразделяются на группы в зависимости от тяжести последствий, характера ДТП, места, состояния дорожных условий и других признаков. По тяжести последствий ДТП делятся на три группы: со смертельным исходом, с телесными повреждениями людей и с материальным ущербом. Дорожно-транспортные происшествия подразделяются на виды: столкновения, опрокидывания, наезды на препятствия и др. Осуществляемый учет сведений, формирующий государственную систему учета, включает данные только о происшествиях с пострадавшими.

Осуществляемый на основании собранных сведений о причинах и условиях происшествия анализ позволяет выделить доминирующие факторы риска. Их можно представить в следующем виде в порядке убывания:

– нахождение водителя в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;

– превышение при движении ограничений допустимой скорости;

– неиспользование ремней безопасности, в том числе пассажирами, неиспользование при перевозке детей детских удерживающих средств;

– неиспользование шлема и защитной одежды мотоциклистами и их пассажирами.

Также можно выделить и другие факторы, связанные с риском возникновения аварийной ситуации: использование транспортного средства имеющего технические неисправности; утомленность, усталость водителя; использование транспортного средства лицами, не имеющих права на управления, отсутствие умений и навыков управления и др. Неблагоприятно влияют и наличие при управлении автомобилем отвлекающих внимание факторов: разговор по телефону, общение с пассажирами, курение, употребление пищи, управление электронными устройствами и т. п.

Постоянный учет и статистический анализ обстоятельств ДТП – есть важнейший государственный приоритет во многих странах. По результатам данных анализа и с учетом опыта других стран создается социальная реклама, направленная точечно на решение определенной группы причин, вводятся меры ответственности с учетом фактора риска.

Безопасность дорожного движения с конституционно-правовой точки зрения является одной из гарантий конституционного права на жизнь. Комплекс государственных мер, принимаемых с учетом данных об их эффективности, например внедрение устройств фиксации нарушений, активная работа Госавтоинспекции уже приносят свои плоды – количество аварий со смертельным исходом снижается.

Список литературы

1. Иванова И. А., Лаврентьева И. С. Анализ факторов, влияющих на безопасность дорожного движения // Научные достижения и открытия : X Международный научно-исследовательский конкурс : сборник статей. М., 2019. С. 158–162.

2. Квитчук А. С., Лаврентьева И. С. Повышение безопасности дорожного движения как реализация цели устойчивого развития по снижению смертности // Административно-правовое регулирование правоохранительной деятельности: теория и практика : материалы Всероссийской научно-практической конференции, Краснодар, 24 мая 2019 г. Краснодар : Краснодарский университет МВД России, 2019. С. 126–131.

3. Лаврентьева И. С., Квитчук А. С. Теоретико-правовые аспекты совершенствования административного законодательства в сфере безопасности дорожного движения и отдельных положений кодекса об административных правонарушениях // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2019. № 3 (83). С. 35–42.

4. Лаврентьева И. С. Механизм дорожно-транспортного происшествия // Актуальные проблемы юриспруденции : сборник статей адъюнктов и соискателей. Тюмень : Тюменский юридический институт МВД России, 2003. С. 46–47.

5. Лаврентьева И. С., Никитин А. В. Причины дорожно-транспортной аварийности и комплекс мероприятий по ее снижению // Обеспечение безопасности дорожного движения: роль государства и общества: материалы регионального круглого стола, 14 октября 2005 г. СПб. : СПбУМВД России, 2005. С. 38–41.

6. Норман Л. Г. Несчастные случаи на дорожном транспорте: эпидемиология, меры борьбы и профилактика. URL: https://extranet.who.int/iris/restricted/handle/10665/86151.

7. Постановление Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» // НПП «Гарант-сервис». URL: https://base.garant.ru/10104820/.

8. Постановление Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2020 г. № 1502 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_363082/.

Птицын К. Г.[1]*,*
старший преподаватель кафедры информатики
и информационных таможенных технологий
Санкт-Петербургского филиала имени В.Б. Бобкова
Российской таможенной академии

Лаврентьева И. С.[2]*,*
доцент кафедры транспортной безопасности
Санкт-Петербургский университет МВД России,
кандидат юридических наук, доцент

ПРИМЕНЕНИЕ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ ПРИ КОНТРОЛЕ И НАДЗОРЕ ЗА ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Одним из действенных инструментов по реализации Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации [8] – повышения уровня безопасности дорожного движения и снижения смертности на дорогах – является повсеместное внедрение и использование автоматизированного контроля. Современные исследователи и практические работники подразделений ГИБДД РФ справедливо отмечают, что использование автоматизированного контроля на дорогах России – это наиболее эффективный способ (инструмент) снижения аварийности на отечественных дорогах на современном этапе.

Автоматизированный контроль дорожного движения в России имеет сравнительно недавнюю историю и является составной частью контроля и надзора, осуществляемого в сфере дорожного движения в России. В 2007 г. была принята поправка к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ), КоАП РФ был дополнен ст. 2.6.1, регламентирующей привлечение к ответственности за нарушения, зафиксированные работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами. Порядок использования таких средств фиксации правонарушений и их виды определялись приказом МВД России от 2 марта 2009 г. № 185 [9]. В 2017 г. приказом МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 [10] данный приказ № 185 признан утратившим силу. Был введен в действие Административный регламент исполнения МВД России государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения (далее – Административный регламент ФН БДД либо АР ФН БДД МВД России).

В п. 31 АР ФН БДД МВД России предусмотрено использование технических средств и специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме (далее – средства автоматической фиксации), при осуществлении надзора за дорожным движением. В пп. 75–78 этого же регламента конкретизированы требования по использованию средств автоматической фиксации.

---

[1] © Птицын К. Г., 2021.
[2] © Лаврентьева И. С., 2021.

Основанием использования средств автоматической фиксации при осуществлении надзора за дорожным движением, как указано в п. 75 АР ФН БДД МВД России, являются: «решение руководителя подразделения Госавтоинспекции территориального органа МВД России на региональном уровне о применении таких технических средств, руководителя подразделения ДПС, руководителя подразделения Госавтоинспекции территориального органа МВД России на районном уровне о порядке несения службы сотрудником» (Административный регламент ФН БДД).

Поскольку выявление отдельных правонарушений связано с измерением скорости движения, КоАП РФ и АР ФН БДД МВД России предъявляет особые требования к средствам фиксации нарушений. Данные требования закреплены в ч. 1 ст. 26.8 «Показания специальных технических средств» и в п. 76 АР ФН БДД МВД России. Общими требованиями к специальным техническим средствам, в случае использования их показаний для привлечения к административной ответственности, являются наличие на него сертификата средства измерения и прохождение как средства измерения, метрологической поверки, подтвержденное соответствующем свидетельством.

Материалы информационных баз и банков данных и иные носители информации, в том числе фото, видеозаписи согласно административному законодательству признаются доказательствами по делу об административном правонарушении в качестве документов (ч. 1 ст. 26.8 КоАП РФ).

Как указано в ст. 10 Федерального закона «О полиции»: «Полиция при осуществлении своей деятельности взаимодействует с другими правоохранительными органами, государственными и муниципальными органами, общественными объединениями, организациями и гражданами» [11]. Взаимодействие как принцип правоохранительной деятельности [7] реализуется, в том числе в деятельности Госавтоинспекции. Данное положение дает основание использовать информацию о правонарушении, полученную не только на ведомственные технические средства, но и на технические средства иных организаций и граждан.

В части непосредственной реализации контрольных и надзорных функций при помощи автоматизированного контроля – нормативный правовой акт МВД России, АР ФН БДД МВД России, устанавливает требование о порядке применения контроля и виды средств такого контроля. Применение средств автоматизированного контроля должно осуществляться в соответствии с инструкциями и методическими указаниями о порядке применения этих средств.

Особенности и условия применения средств автоматизированного контроля и фиксации зависят от поставленных целей их применения, их тактико-технических и эксплуатационных свойств и возможностей оборудования.

Выбор мест установки средств автоматической фиксации имеет важное значение. В Административном регламенте ФН БДД указано, что он осуществляется на основании анализа аварийности на участках автомобильных дорог с высокой вероятностью возникновения дорожно-транспортных происшествий (п. 78 АР ФН БДД МВД России). Рекомендуется их применение на участках автомобильных дорог, не превышающих 200 м в населенных пунктах или не превышающих 1 000 м вне населенных пунктов, а также на перекрестках, характеризую-

щихся повышенной аварийностью. Отнесение участков к аварийно-опасным связано с дорожно-транспортными происшествиями и их частотой. Установка средства контроля движения необходимо, если в течение последних 12 месяцев произошло три и более дорожно-транспортных происшествия с пострадавшими, причиной которых были нарушения требований Правил дорожного движения, которые могут быть зафиксированы с помощью этих средств. Протяженность зон контроля на таких участках дорог не зависит от протяженности аварийных участков.

Целесообразным считается использование средств автоматической фиксации нарушений на участках дорог независимо от наличия аварийности, являющихся потенциально опасными, или требуют постоянного контроля с целью недопущения правонарушений. К потенциально опасным местам относятся участки дороги с ограниченной видимостью в направлении движения, железнодорожные переезды, пересечения с пешеходными и велосипедными дорожками. Требуют постоянного контроля для исключения или уменьшения возможных нарушений требований ПДД РФ отдельные участки дорог, если имеется выделенная полоса для движения маршрутных транспортных средств, вводятся изменения скоростного режима движения, на регулируемых перекрестках, вблизи образовательных учреждений и мест массового скопления людей, в местах, где запрещена стоянка или остановка транспортных средств, а также на участках дорог, характеризующихся многочисленными проездами транспортных средств по обочине, тротуару или разделительной полосе. Рекомендована установка автоматических средств контроля на участках размещения систем автоматизированного весогабаритного контроля и в иных местах.

В ранее действующем Административном регламенте в п. 57 запрещалось на участках дорог, где ограничения устанавливались временными дорожными знаками, применение для контроля движения средств автоматической фиксации. В действующем Административном регламенте ФН БДД таких ограничений не имеется. Данное обстоятельство вызвало у автомобилистов сомнение в законности контроля движения на таких участках дороги и послужило поводом для судебного разбирательства. Верховный Суд Российской Федерации в 2018 г. рассматривал дело по исковому заявлению гр. Г. о признании не действующим в части п. 78 Административного регламента ФН БДД, утвержденного приказом Министерства внутренних дел Российской Федерации от 23.08.2017 № 664 [12]. В удовлетворении вышеназванных исковых требований Верховный Суд Российской Федерации отказал. В решении указано, что превышение установленной скорости движения независимо от вида запрещающего дорожного знака (в том числе и временного) относится к числу административных правонарушений (ст. 12.9.КоАП РФ), и выявление правонарушений возможно с использованием технических средств.

Применение специальных технических средств работающих в автоматическом режиме и используемых для контроля за дорожным движением, в том числе для фиксации административных правонарушений в области дорожного движения, должно осуществляться в соответствии с техническими требованиями и правилами, установленными Национальными стандартами Российской

Федерации ГОСТ Р 57144–2016 [13] и ГОСТ Р 57145–2016 [14], введенными в действие с 1 июня 2017 г.

Классификация средств автоматизированного контроля и фиксации может быть осуществлена по степени мобильности (стационарные, передвижные, носимые и мобильные), способу измерения скорости движения транспортных средств (измеряющие мгновенную скорость, среднюю скорость и комбинированные), методу измерения параметров, принципу измерения параметров транспортных средств, видам выявляемых правонарушений.

С их помощью можно выявить и сформировать доказательственную базу по следующим нарушениям Правил дорожного движения Российской Федерации: превышение установленной скорости движения; движение по автомагистрали на транспортном средстве, скорость которого по технической характеристике менее 40 км/ч, несоблюдение требований, запрещающих остановку или стоянку транспортных средств, движение по обочинам, тротуарам, пешеходным, велосипедным и велопешеходным дорожкам, полосам для велосипедистов, для маршрутных транспортных средств, выезд на полосу встречного движения, трамвайные пути, движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением, разворот, поворот налево, движение задним ходом в местах, где такие маневры запрещены, проезд на запрещающий сигнал светофора, невыполнение требования об остановке перед стоп-линией и др.

Рассматриваемые технические средства должны обеспечивать фиксацию в автоматическом режиме определенных событий (в том числе административных правонарушений) и формирование материалов о зафиксированном событии, которые должны содержать следующую информацию: о времени фотовидефиксации, о границах зоны контроля; заводской номер технического средства автоматической фотовидеофиксации и его геопозицию; распознанный государственный регистрационный знак транспортного средства; наименование административного правонарушения и доказательственную информацию (фото- и видеоматериалы, результаты измерений скорости и т. п.). Дополнительные требования к содержанию информации о событии связаны с особенностями доказательств по отдельным составам административных правонарушений.

Перечень административных правонарушений в области дорожного движения (административных правонарушений), фиксируемых с помощью технических средств автоматической фотовидеофиксации различен в разных АПК. Изготовитель в соответствующей технической (в том числе эксплуатационной) документации указывает перечень возможных выявляемых (распознаваемых системой) и фиксируемых правонарушений. На сегодняшний день на рынке существует много предложений производителей технических средств автоматической фотовидеофиксации. Продукция предлагается в различных исполнениях и решениях.

Аппаратно-программное обеспечение технических средств автоматической фотовидеофиксации обеспечивает передачу информации на внешний аппаратно-программный комплекс по защищенным каналам. На основании обработки фотовидеоматериалов подготавливаются постановления об административных правонарушениях.

Практика применения средств автоматической фиксации правонарушений в сфере дорожного движения расширилась и в настоящее время приобрела особую актуальность. Во многом это связано с увеличением количества транспортных средств на дорогах, повышающих необходимость обеспечения личной безопасности участников дорожного движения, а также оптимизацией человеческих ресурсов при выявлении правонарушений в этой сфере.

Применение средств автоматических технических средств фото- и видеофиксации выявило и наличие отдельных проблемных вопросов, связанных с их использованием в правоприменительной практике. Можно выделить следующие группы: технико-организационные и правовые проблемы. К первой группе относят наблюдаемые ошибки при распознавании государственных регистрационных знаков, неверное соотнесение измеренной скорости и транспортного средства, погрешности измерений, связанные с погодными условиями, видимостью и др. Следует отметить, что судебная практика исходит из того, что наличие сертификата и результатов поверки средства измерения на устройство автоматической фиксации правонарушения свидетельствует о доброкачественности его показаний. Встречаются ситуации, когда фиксируется правонарушение, связанное с пересечением сплошной линии разметки, а на фотоизображении не видно полосы, например из-за снега, то решение о привлечении к ответственности правонарушитель будет обжаловать.

Среди проблем правового характера можно выделить следующие: надлежащее информирование водителей транспортных средств о месте расположения указанных устройств (например, отсутствие дорожных знаков), несвоевременное информирование о факте нарушения и др. Другим проблемным вопросом с точки зрения защиты правонарушителя это процессуальные сложности обжалования.

Совершенствование деятельности Госавтоинспекции в целях снижения травматизма на дорогах [1] в современных условиях требует применения новейших технологических решений. Внедрение и использование в контроле и надзоре за исполнением законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения средств автоматической фиксации показала высокую эффективность. Как отмечают В. И. Майоров и А. Ю. Петров, «частота выявления случаев правонарушений, формирующих поведение водителей в желательном направлении, по зарубежным исследованиям, должна составлять не менее 50 % всех случаев правонарушений. В противном случае не следует ожидать сколько-нибудь заметного эффекта от дорожного надзора [6]. Максимальное выявление правонарушений и привлечение к ответственности виновных играет значительную роль в формировании правопослушного поведения участников дорожного движения».

Список литературы

1. Квитчук А. С., Лаврентьева И. С. Повышение безопасности дорожного движения как реализация цели устойчивого развития по снижению смертности // Административно-правовое регулирование правоохранительной деятельности: теория и практика : Материалы Всероссийской научно-практической конференции, Краснодар, 24 мая 2019 г. Краснодар : Краснодарский университет МВД России, 2019. С. 126–131.

2. Лаврентьева И. С., Квитчук А. С. Теоретико-правовые аспекты совершенствования административного законодательства в сфере безопасности дорожного движения и отдельных положений кодекса об административных правонарушениях // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2019. № 3 (83). С. 35–42.

3. Лаврентьева И. С., Никитин А. В. Причины дорожно-транспортной аварийности и комплекс мероприятий по ее снижению // Обеспечение безопасности дорожного движения: роль государства и общества : Материалы регионального круглого стола, 14 октября 2005 г. СПб. : СПбУМВД России, 2005. С. 38–41.

4. Лаврентьева И. С. Перспективы развития транспортной инфраструктуры // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2021. № 1 (4). С. 271–277.

5. Лаврентьева И. С., Шепелева С. В. Использование автоматизированной системы фиксации обстановки на месте дорожно-транспортного происшествия // Перспективы использования новых специальных средств и средств связи в деятельности органов внутренних дел : Труды третьей межрегиональной научно-практической конференции. М., 2001. С. 105–107.

6. Майоров В. И., Петров А. Ю. Государственный контроль и надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Нижегородского университета имени Н.И. Лобачевского. 2015. № 5–6. С. 249–255.

7. Лаврентьева И. С. Правоохранительные органы : учебное пособие. СПб. : ИПП, 2015.

8. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» // НПП «Гарант-сервис». URL: http://www.garant.ru/files/1/7/1166971/1166971.rtf.

9. Приказ МВД России от 2 марта 2009 г. № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения» // Российская газета. 2009. № 122.

10. Приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» // НПП «Гарант-сервис». URL: http://ivo.garant.ru/#/document/71782148/paragraph/236.

11. Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_110165/.

12. Решение Верховного Суда Российской Федерации от 16 января 2018 г. № АКПИ17-960.

13. ГОСТ Р 57144–2016 «Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеоза-

писи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Общие технические требования» // URL: https://docs.cntd.ru/document/1200140208#7D20K3.

14. ГОСТ Р 57145–2016 «Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Правила применения» // URL: https://docs.cntd.ru/document/1200140209.

Растяпин Ю. В.[1]*,*
старший преподаватель кафедры
административной деятельности ОВД
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

На современном этапе развития Российской Федерации остается актуальным вопрос развития транспортной системы, который является одним из приоритетных направлений деятельности государства. В целях качественного развития указанного сектора была принята Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

Данная стратегия закрепила, что качественное нормативно-правовое регулирование напрямую влияет на эффективность деятельности транспортной системы в целом. Также важным является то, что транспортное законодательство достаточно часто подвергается изменениям, что требует постоянного выявления проблем и коллизий, складывающихся в этой сфере.

Проводя анализ существующих нормативных правовых актов, можно сделать вывод, что наиболее несовершенным в части нормативно-правового регулирования является автомобильный транспорт, хотя данный вид транспорта по сути является основным в сфере пассажирских перевозок, так как на него приходится около 60 % пассажиров. К существующим проблемам, в частности, относится:

1) низкая степень безопасности дорожного движения;
2) доступность и качество услуг транспортного обслуживания населения;
3) лицензирование, т. е. допуск коммерческих организаций к пассажирским перевозкам [4].

Огромное количество ДТП и тысячи пострадавших, в том числе погибших людей, говорят о крайне низкой безопасности дорожного движения. Так, за 2019 г. в ДТП погибли 15,6 тыс. человек, из которых 4,6 тыс. являлись пассажирами [2]. Не являются исключением резонансные случаи с ДТП с автобусами.

Большинство же дорожно-транспортных происшествий происходит ввиду неудовлетворительного состояния транспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров. Согласно федеральному закону техническое состояние и оборудование транспортных средств, участвующих в дорожном движении, должны обеспечивать безопасность дорожного движения, а также поддержание транспортных средств в технически исправном состоянии является обязанностью их владельцев или лиц, эксплуатирующих транспортные средства [1].

Контроль же в указанной сфере осуществляет в пределах своих полномочий ГИБДД РФ. Данными подразделениями проводится большая работа по профилактике и пресечению различных правонарушений в сфере перевозки пассажи-

[1] © Растяпин Ю. В., 2021.

ров, однако, анализируя указанную выше статистику, можно сделать вывод, что такая работа является недостаточной и неэффективной.

Решение этой проблемы видится в изменении нормативно-правовой базы, связанной с техническим осмотром транспортных средств и лицензированием пассажирских перевозок.

Актуальным вопросом административно-правового регулирования пассажирских перевозок на современном этапе также является доступность и качество таких перевозок. В настоящий момент тарифы для пассажиров постоянно растут, что создает определенные проблемы для некоторых категорий граждан. Однако даже в такой ситуации многие предприятия пассажирского транспорта являются убыточными, что, в свою очередь, влияет на качество предоставляемых услуг. Отсюда же вытекает и проблема с техническим состоянием подвижного состава, а особенно с его обновлением, что не могут позволить себе сами предприятия.

Решение видится в административно-правовом регулировании ценообразования в сфере пассажирских перевозок, а также предоставлении определенных льгот, в том числе налоговых, и дотаций предприятиям и компаниям.

В настоящий момент большинство регулярных пассажирских перевозок осуществляет малый бизнес, а иногда и индивидуальные предприятия. В связи с этим возникает проблема, связанная с осуществлением выездных проверок, необходимых для принятия решения о выдаче лицензии. Так, в таком случае необходимо проверять соискателя лицензии на предмет состояния принадлежащих ему на праве собственности или ином законном основании и соответствующих установленным требованиям помещений и оборудования для технического обслуживания и ремонта транспортных средств либо наличие договора со специализированной организацией на предоставление услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств и т. д.

Однако такие помещения имеют только крупные транспортные предприятия, представители же малого бизнеса или индивидуальные предприниматели заключают договоры с подрядными организациями на предоставление услуг по техническому обслуживанию подвижного состава.

Однако представители таких специализированных организаций не имеют обязанности пропускать на свою территорию инспекторов, так как ни в одном нормативном правовом акте такая ситуация не закреплена. Тем самым инспектора в рамках лицензионного контроля могут проверить только лишь подвижный состав, находящийся на территории лицензиата, а остальные обстоятельства остаются не установленными, что, в свою очередь, сказывается на дальнейшем обеспечении безопасности пассажирских перевозок субъектами малого бизнеса и индивидуальными предпринимателями [3].

Таким образом, можно сделать вывод, что на современном этапе существует ряд актуальных проблем в сфере пассажирских перевозок, решение которых видится в совершенствовании административно-правового регулирования транспортной системы.

Список литературы

1. Федеральный закон от 10 декабря 1996 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/.

2. Майоров В. И., Денисенко В. В. К вопросу о расширении полномочий Госавтоинспекции в области контроля и надзора за техническим состоянием транспортных средств // Правопорядок: история, теория, практика. 2020. № 2 (25).

3. Лисеенко В. И. Проблемы применения положений Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности» в сфере пассажирских перевозок // Российское право: образование, практика, наука. 2016. № 3 (93).

4. Меркулова Г. В. Источники правового регулирования транспортной деятельности // Вестник Самарской гуманитарной академии. 2016. № 1–2 (18).

5. Повышение эффективности деятельности органов внутренних дел по обеспечению общественной безопасности на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта : учебно-практическое пособие / [В. В. Кардашевский и др.]. М., 2019.

6. Калинина С. В. Контрольно-надзорная деятельность полиции в области обеспечения безопасности дорожного движения // Проблемы учета и права в современной России / под ред. Г. И. Алексеевой, Е. Н. Домбровской, А. Н. Приженниковой. М., 2017. С. 122–127.

7. Бобылева М. Н., Калинина С. В. Перспективы развития деятельности полиции по предупреждению административных правонарушений в области дорожного движения // Правопорядок в России: проблемы совершенствования : сборник научных статей Всероссийской конференции. М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2017. С. 49–52.

Руднев А. С.[1]*,*
заместитель начальника факультета
переподготовки и повышения квалификации
сотрудников подразделений по обеспечению
безопасности дорожного движения
Московского областного филиала
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

О РАСШИРЕНИИ ПЕРЕЧНЯ ВИДОВ АДМИНИСТРАТИВНЫХ НАКАЗАНИЙ, ПРИМЕНЯЕМЫХ К ЮРИДИЧЕСКИМ ЛИЦАМ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Совершенствование деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения относится к важнейшим задачам общества и государства.

Об этом наглядно свидетельствует принятие в 2018 г. Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг., целью которой является повышение уровня безопасности дорожного движения, включающее стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) к 2030 г.

В качестве целевого ориентира на 2024 г. устанавливается показатель социального риска, составляющий не более 4 погибших на 100 тыс. населения [12].

Значение показателя социального риска в ДТП в 2020 г. в России составило 11 погибших на 100 тыс. населения [17]. В то же время значение этого показателя, например в Германии, – 3,9 погибших [18], поэтому говорить о значительном улучшении ситуации не приходится.

Существующее отставание в достижении поставленной цели обусловлено наличием различных факторов, к числу которых необходимо отнести и недостаточную эффективность правового воздействия в отношении юридических лиц, осуществляющих деятельность в области дорожного движения.

Анализ составов административных правонарушений, содержащихся в гл. 12 «Административные правонарушения в области дорожного движения» Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ), свидетельствует о том, что для юридических лиц в качестве наказания предусмотрен административный штраф, который в чч. 1 и 2 ст. 12.4 КоАП РФ дополнен обязательной конфискацией соответствующих предметов административных правонарушений.

Как справедливо отмечено в юридической литературе, административные наказания должны отвечать следующим основным требованиям:

– обеспечивать реализацию одновременно двух функций: карательной применительно к правонарушителям и профилактической применительно как к правонарушителям, так и к иным лицам;

– быть адекватны как общественной опасности совершенных правонарушений, так и противоправной направленности совершивших их лиц;

---

[1] © Руднев А. С., 2021.

– представлять собой совокупность, характеризующуюся полнотой, сбалансированностью, взаимосвязанностью отдельных элементов, т. е. систему;

– иметь четкий механизм их реализации;

– в случае неисполнения назначенного наказания влечь более суровое наказание (большего размера или иного вида) [16, с. 47–48].

В этой связи следует обратить внимание на то, что в соответствии с ч. 2 ст. 3.2 КоАП РФ юридическому лицу может быть назначен такой вид наказания, как административное приостановление деятельности.

По своим сущностным характеристикам административное приостановление деятельности схоже с временным запретом деятельности, установленным в ст. 27.16 КоАП РФ, который относится к мерам обеспечения производства по делам об административных правонарушениях [16, с. 46–47].

Обе меры административного принуждения заключаются во временном прекращении деятельности хозяйствующих структур, юридических лиц, их филиалов, представительств и структурных подразделений, а также эксплуатации агрегатов, объектов, зданий или сооружений, осуществлении отдельных видов деятельности (работ), оказания услуг.

Об их тесной взаимосвязи убедительно свидетельствует следующее обстоятельство: в соответствии с ч. 1 ст. 27.16 КоАП РФ временный запрет деятельности может применяться, если за совершение нарушения возможно назначение наказания в виде административного приостановления деятельности.

Кроме того, если по общему правилу административные санкции имеют строго определенные сроки, то административное приостановление деятельности устанавливается на срок до девяноста суток (ч. 2 ст. 3.12 КоАП РФ), однако его исполнение может быть досрочно прекращено, если будет установлено, что обстоятельства, послужившие основанием для его назначения, устранены (ч. 3 той же статьи).

Обращает на себя внимание то, что в ст. 3.28 проекта нового КоАП РФ [9] предусмотрена такая мера наказания, как административный запрет деятельности, который аналогичен административному приостановлению деятельности в действующей редакции КоАП РФ.

Данная мера административного наказания предусматривается за грубые административные правонарушения или иные административные правонарушения в случае нарушения обязательных требований, указанных в статьях раздела II проекта нового КоАП РФ (ч. 1 ст. 3.28).

В ст. 4.24 проекта Процессуального кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [10] к мерам обеспечения производства по делу об административном правонарушении отнесено административное приостановление деятельности отдельных объектов либо отдельных видов деятельности, которое по своему содержанию аналогично временному запрету деятельности, предусмотренному в действующей редакции КоАП РФ.

На наш взгляд, редакционное изменение наименований вышеназванных мер административного принуждения, осуществленное в проектах нового КоАП РФ и Процессуального кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, представляется обоснованным и заслуживает полной поддержки.

Необходимо подчеркнуть, что административное приостановление деятельности является исключительной и достаточно суровой мерой наказания, вследствие применения которой правонарушитель лишается возможности осуществлять свою деятельность достаточно длительное время [14, с. 33–34].

Для оценки целесообразности применения данного наказания за отдельные правонарушения в области дорожного движения считаем необходимым прибегнуть к методу аналогии и рассмотреть другое наказание – лишение права управления транспортными средствами.

Данный вид наказания, назначаемый физическому лицу за грубое или систематическое нарушение порядка пользования ранее предоставленного ему специального права (ч. 1 ст. 3.8 КоАП РФ), довольно широко применяется в статьях гл. 12 КоАП РФ, причем нередко в качестве квалифицирующего признака используется повторность совершения соответствующего правонарушения (чч. 6 и 7 ст. 12.9, ч. 3 ст. 12.10 и др.).

Использование повторности в качестве квалифицирующего признака в отдельных частях норм, предусматривающих административные наказания за правонарушения в области дорожного движения, наглядно свидетельствует о значимости для государства установления повышенной ответственности за неоднократное совершение деликтов, имеющих большую общественную опасность [3, с. 60].

По нашему мнению, если для физических лиц при совершении отдельных грубых или повторных однородных правонарушений в области дорожного движения предусмотрено более строгое наказание – лишение права управления транспортными средствами, то для юридических лиц имеется «родственная» мера наказания – административное приостановление деятельности.

Переходя к рассмотрению составов административных деликтов в области дорожного движения, в которых, на наш взгляд, необходимо установить повышенную административную ответственность юридических лиц в виде административного приостановления деятельности, обратим внимание на ст. 12.21^2 КоАП РФ, которая предусматривает административную ответственность за нарушение правил перевозки опасных грузов.

Данный вид перевозок осуществляется в соответствии с требованиями, установленными Соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г. (ДОПОГ) [2].

В ч. 1 ст. 12.21^2 КоАП РФ установлена ответственность юридических лиц за перевозку опасных грузов водителем, не имеющим свидетельства о подготовке водителей транспортных средств, перевозящих опасные грузы, свидетельства о допуске транспортного средства к перевозке опасных грузов, специального разрешения или аварийной карточки системы информации об опасности, а равно за перевозку опасных грузов на транспортном средстве, конструкция которого не соответствует требованиям правил перевозки опасных грузов или на котором отсутствуют элементы системы информации об опасности либо оборудование или средства, применяемые для ликвидации последствий происшествия при перевозке опасных грузов, либо несоблюдение условий перевозки опасных грузов, предусмотренных указанными правилами.

За иные нарушения правил перевозки опасных грузов юридические лица привлекаются к ответственности по ч. 2 ст. 12.21^2 КоАП РФ.

Санкции ст. 12.21^2 КоАП РФ, применяемые к юридическим лицам, представляют собой административные штрафы различного размера (ч. 1: 400–500 тыс. руб., ч. 2: 150–200 тыс. руб.).

Следует отметить, что при осуществлении перевозок опасных грузов автомобильным транспортом нередко возникают аварийные ситуации, которые затрудняют дорожное движение, разрушают и выводят из строя объекты дорожной инфраструктуры, загрязняют окружающую среду, причиняют вред жизни и здоровью людей [1].

С учетом того, что такие перевозки осуществляются специализированными автопредприятиями, являющимися юридическими лицами, особую актуальность приобретает вопрос об усилении мер ответственности данных субъектов перевозочной деятельности.

Считаем целесообразным установить в ст. 12.21^2 КоАП РФ повышенную административную ответственность за нарушение правил перевозки опасных грузов, создавшее угрозу безопасности дорожного движения, т. е. угрозу причинения вреда жизни и здоровью людей, существенных повреждений транспортным средствам, сооружениям, грузам, а также вреда окружающей среде, а равно за повторное нарушение указанных правил.

Полагаем необходимым дополнить ст. 12.21^2 КоАП РФ новой частью, предусмотрев за указанные деяния ответственность юридических лиц в виде административного приостановления деятельности на срок до 90 суток.

Далее обратимся к ст. 12.23 КоАП РФ, в чч. 3–6 которой установлена ответственность юридических лиц за различные нарушения, связанные с перевозкой детей. Перевозка детей автомобильным транспортом относится к потенциально опасным видам деятельности, о чем наглядно свидетельствует наличие множества положений, содержащихся в Правилах дорожного движения Российской Федерации [5] и других нормативных правовых актах, направленных на повышение безопасности детей при осуществлении их перевозок автомобильным транспортом [15].

С 1 января 2021 г. вступили в силу Правила организованной перевозки группы детей автобусами, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 23 сентября 2020 г. № 1527 [6] (далее – Правила).

В чч. 4, 5 и 6 ст. 12.23 КоАП РФ установлена ответственность юридических лиц за различные нарушения указанных Правил.

В ч. 4 ст. 12.23 КоАП РФ предусмотрена ответственность юридических лиц за организованную перевозку группы детей автобусами, не соответствующими требованиям Правил, либо водителем, не соответствующим требованиям Правил, либо без договора фрахтования или иных документов, предусмотренных Правилами.

За нарушение требований к организованной перевозке группы детей в ночное время (с 23 часов до 6 часов), установленных Правилами, юридические лица наказываются по ч. 5 рассматриваемой статьи.

По ч. 6 ст. 12.23 КоАП РФ квалифицируются иные нарушения требований к перевозке детей, установленных Правилами.

Санкции ст. 12.23 КоАП РФ предусматривают назначение юридическим лицам наказания в виде административного штрафа (чч. 4 и 6 – 100 тыс. руб., ч. 5 – 200 тыс. руб.).

Отметим, что в соответствии со ст. 12 Федерального закона от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» рассматриваемая деятельность подлежит лицензированию.

В юридической литературе справедливо отмечается, что важной частью института лицензирования является контроль за соблюдением лицензионных требований, включающий применение такой меры административного принуждения, как приостановление деятельности, и привлечение нарушителей к административной ответственности [11, с. 212–213].

Это относится и к юридическим лицам, осуществляющим деятельность по перевозке пассажиров [4, с. 224–225].

Ответственность юридических лиц за осуществление предпринимательской деятельности с грубым нарушением требований и условий, предусмотренных специальным разрешением (лицензией), предусмотрена в ч. 4 ст. 14.1 КоАП РФ.

Исчерпывающий перечень таких требований и условий применительно к рассматриваемым перевозкам содержится в подп. «а», «д», «з»–«к» и «н» п. 8 Положения о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами (далее – Положение о лицензировании) [7].

Санкция ч. 4 ст. 14.1 КоАП РФ предусматривает назначение юридическим лицам административного штрафа в размере от 100 тыс. до 200 тыс. руб. или административное приостановление деятельности на срок до 90 суток.

Проведенный нами сравнительный анализ норм, содержащихся в ч. 4 ст. 12.23 КоАП РФ и в ч. 4 ст. 14.1 КоАП РФ, позволяет сделать вывод, что их диспозиции частично совпадают.

Так, в диспозиции ч. 4 ст. 12.23 КоАП РФ упоминается о водителе, не соответствующим требованиям Правил, а в диспозиции ч. 4 ст. 14.1 КоАП РФ указывается грубое нарушение лицензионных требований, в число которых в соответствии с п. 39 Положения о лицензировании входит требование о допуске к управлению автобусами водителей, соответствующих предписаниям Правил.

Полагаем, что в данном случае имеется конкуренция норм, которая создает юридическую неопределенность при принятии решения о квалификации совершенного правонарушения.

В этой связи нужно отметить, что норма, включенная в ч. 4 ст. 12.23 КоАП РФ, является специальной по отношению к положениям, содержащимся в ч. 4 ст. 14.1 КоАП РФ, причем она вступила в силу позже [13], поэтому полагаем, что применяться должна данная норма.

В целях предупреждения правонарушений, создающих реальную опасность для жизни и здоровья детей, полагаем целесообразным внести изменения в ст. 12.23 КоАП РФ, дополнив ее новой частью, с включением в ее диспозицию положений об организованной перевозке группы детей автобусами, не соответствующими требованиям ранее упомянутых Правил, либо водителем, не

соответствующим требованиям Правил (с одновременным исключением данных положений из ч. 4), или совершении иных нарушений Правил, создавших угрозу безопасности дорожного движения.

Что касается повышенной административной ответственности юридических лиц за совершение указанных деяний, то в качестве альтернативы административному штрафу следовало бы предусмотреть административное наказание в виде административного приостановления деятельности на срок до 90 суток.

Наряду с этим, считаем необходимым проработать вопрос об установлении повышенной ответственности юридических лиц за повторное совершение некоторых правонарушений, упомянутых в ст. 12.23 КоАП РФ.

В качестве дополнительного аргумента для обоснования целесообразности установления административной ответственности юридических лиц в виде административного приостановления деятельности за совершение ряда правонарушений в области дорожного движения, можно привести результаты проведенного нами опроса более 100 сотрудников (старшие государственные инспектора безопасности дорожного движения и государственные инспектора безопасности дорожного движения) подразделений Госавтоинспекции МВД России из 42 субъектов Российской Федерации.

Согласно полученным результатам более 80 % опрошенных респондентов поддержали внесение предлагаемых изменений в ст. 12.21^2 КоАП РФ и ст. 12.23 КоАП РФ.

По нашему убеждению, расширение перечня видов административных наказаний, применяемых к юридическим лицам за совершение правонарушений в области дорожного движения, будет способствовать снижению количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий.

Список литературы

1. Годунова М. Фура с опасным грузом попала в массовое ДТП на МКАД, 08.09.2019. URL: https://yandex.ru/turbo/news-r.ru/s/news/moscow/354291.

2. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR) (заключено в г. Женеве 30 сентября 1957 г.) // URL: https://docs.cntd.ru/document/58804886.

3. Калюжный Ю. Н. Повторность, как квалифицирующий признак административных деликтов в области дорожного движения // Полицейская и следственная деятельность. 2019. № 2. С. 55–62.

4. Калюжный Ю. Н. Совершенствование отдельных направлений перевозки пассажиров автомобильным (автобусным) транспортом // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. Орел : Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2019. № 1. С. 222–229.

5. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709.

6. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 сентября 2020 г. № 1527 «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами» // НПП «Гарант-сервис». URL: https://base.garant.ru/74691848/.

7. Постановление Правительства Российской Федерации от 7 октября 2020 г. № 1616 «О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами» (вместе с Положением о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами) // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_364706/.

8. Постановление Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2020 г. № 2200 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/-document/cons_doc_LAW_371981/.

9. Проект Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях // URL: https://minjust.gov.ru/ru/events/47987.

10. Проект Процессуального кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях // URL: https://regulation.gov.ru/p/102945.

11. Стандзонь Л. В. Особенности административной ответственности за нарушение законодательства о лицензировании // Вестник Московского университета МВД России. 2019. № 1. С. 208–213.

12. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» // НПП «Гарант-сервис». URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71760528/.

13. Федеральный закон от 1 мая 2016 г. № 138-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_-LAW_197409/.

14. Шилов Ю. В. Изменение парадигмы административного приостановления деятельности и временного запрета деятельности // Административное право и процесс. 2020. № 4. С. 32–35.

15. Якимов А. Ю. Нормативно-правовая основа перевозки детей автомобильным транспортом // Сборник научных трудов по итогам научно-практической конференции «Наука и практика в обеспечении безопасности дорожного движения: вчера, сегодня, завтра» / под общ. ред. Д. В. Митрошина. М. : ФКУ НЦ БДД МВД России, 2020. С. 30–40.

16. Якимов А. Ю. Усиление роли наказаний в административно-деликтном праве (произошедшие изменения и имеющиеся проблемы) // Административное право и процесс. 2019. № 10. С. 43–48.

17. URL: https://www.fedstat.ru/indicator/36230.

18. URL: https://gidnenuzen.ru/statistika-dtp-po-stranam-mira-2020.

Рузин А. А.[1]*,*
преподаватель кафедры
организации деятельности подразделений
по безопасности дорожного движения
Московского областного филиала
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

ФОРМИРОВАНИЕ ПРАКТИЧЕСКИХ НАВЫКОВ ПО КОНТРАВАРИЙНОЙ ПОДГОТОВКЕ СОТРУДНИКОВ ПОЛИЦИИ НА ФАКУЛЬТЕТЕ ПЕРЕПОДГОТОВКИ И ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ СОТРУДНИКОВ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Автомобиль это средство повышенной опасности, поэтому управление им всегда требует от водителя повышенную ответственность, ведь от его действий и умений зависит как жизнь самого водителя, так и жизнь окружающих. На дороге ситуации бывают разные и предсказать их очень сложно, но попав в ту или иную из них можно выйти из нее [2, с. 195]. В автошколах будущих водителей обучают основам вождения, в то время как большая часть навыков приобретается с опытом. Для более скорейшего овладения навыкам безопасного вождения есть специальные курсы, которые называются по разному: экстремальное вождение; контраварийная подготовка; школа водительского мастерства. Данные курсы проходят на специальных закрытых площадках, под присмотром опытных инструкторов.

Весь процесс обучения можно разбить на два этапа:

– занятия в классе;
– занятия на автомобильной площадке.

Занятия в классе направлены:

– на освоение безопасности за рулем;
– принятие правильной посадки;
– освоение правильного руления как в спокойного, так и скоростного, как двумя руками так и одной;
– изучение различных упражнений, а также техники их прохождения.

Занятия на автомобильной площадке направлены на закрепление и отработку практических навыков приобретенных на занятиях в классе [1, с. 71].

Первым делом водителя нужно научить правильной посадке в водительском кресле и в дальнейшем приучить его каждый раз садиться правильно, ведь если водитель привык сидеть удобно, а удобно – не значит правильно, то в дальнейшем переучить и приучить ему правильную посадку довольно проблематично. Положение спинки водительского кресла должно быть почти в вертикальном положении, лопатки должны быть прижаты к спинке сидения, а расстояние

[1] © Рузин А. А., 2021.

до рулевого колеса должно быть таким, чтобы запястья обеих рук лежали на верхней точке рулевого колеса, а руки немного согнуты в локтевом суставе. Ведь при возникновении внештатных ситуаций водитель, который изначально сидит неправильно, принимает именно такое положение (рис. 1). Так зачем тратить драгоценные секунды, чтобы принять правильное положение тела за водительским креслом, если можно заставить себя и за несколько дней привыкнуть к правильному положению тела.

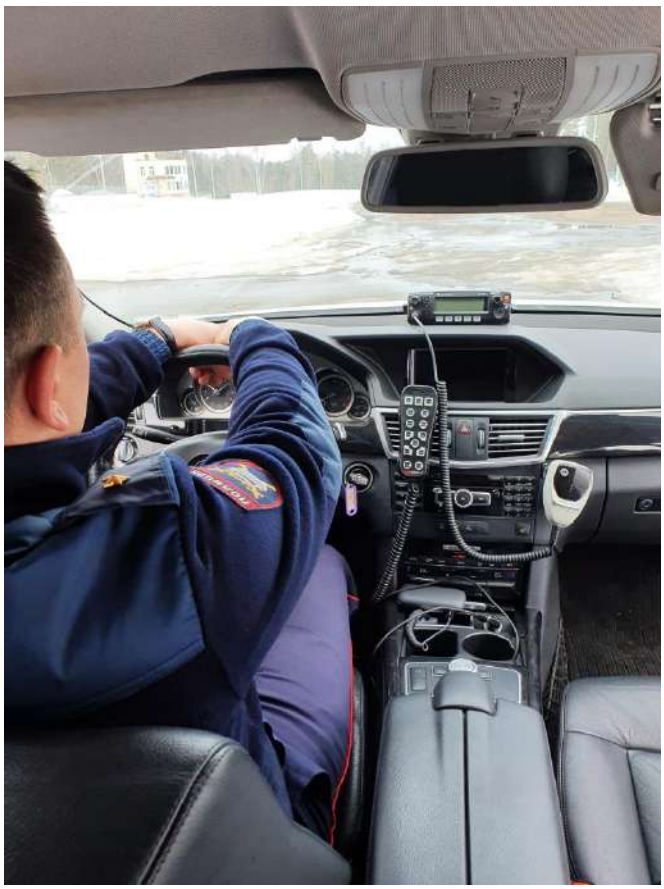


Рис. 1

После того как водитель научился правильно сидеть, он должен научится правильно держать и вращать рулевое колесо как двумя руками, так и одной (рис. 2).

Представим, что рулевое колесо – это циферблат часов, то захват его двумя руками будет осуществляться в положения 9 и 3 часа, а большие пальцы рук – немного утоплены в рулевом колесе. При вращении рулевого колеса в правую сторону ведущая (рывковая) рука будет правая, а левая вспомогательная. В тот момент, когда правая рука дошла до точки 4–5 часов, хват разжимаем и, не останавливая тягу левой руки, переносим правую руку в точку 12 часов, при этом левая рука будет находиться в точке 45 часов. После чего хват левой руки разжимаем и не останавливая тягу правой руки переносим левую руку в точку 12 часов. В то время как при повороте в левую сторону будет все зеркально и ведущая (рывковая) будет левая, а правая вспомогательная. В тот момент, когда левая рука дошла до точки 8–7 часов, хват разжимаем и, не останавливая тягу правой руки, переносим левую руку в точку 12 часов, при этом правая рука будет находиться в точке 8–7 часов. После чего хват правой руки разжимаем

и, не останавливая тягу левой руки, переносим правую руку в точку 12 часов. При перехвате рулевого колеса как правая, так и левая рука должны двигаться к точке 12 по наименьшей траектории, т. е. через середину руля, но не в коем случае не по дуге рулевого колеса. Также важно отметить, что захват рулевого колеса в точке 12 ни в коем случае не должен сопровождаться ударом. А это возможно лишь при условии, если кисть правой руки в момент захвата уже двигалась по дуге со скоростью движения обода [3, с. 461]. Выглядит это так. Водитель, перенося руку по прямой из положения «5» в положение «12», одновременно приближает пальцы к ободу и начинает движение руки в направлении вращения РК. Полный захват завершается где-то между цифрами 1 и 2. Правая рука в полную силу включается в работу, а левая начинает перекрестный перехват: стремительно движется вверх из положения «5» в положение «12» и мягко захватывает РК. Все руление происходит на боковом секторе от «1» до «5». И это не случайно. Получается, что руление состоит как бы из одних тянущих силовых движений.



Рис. 2

При повороте рулевого колеса одой рукой хват также должен осуществляться в точках 9 и 3 часа. При хвате как левой так и правой рукой и повороте как вправо, так и влево рука доходит до точки 6, после чего, разжимая захват, водитель должен перехватить обод руля перекатом руки через кисть, точнее ее тыльную сторону. Такой способ дает возможность развернуть кисть сразу на 180°, при этом не теряя контакта с рулем. Таким образом, осуществляется переход от тяги вниз к противоположной тяге, т. е. вверх. При спокойном перехвате рулевого колеса сам перехват осуществляется в период с 6 до 11 часов. Чтобы сократить время перехвата, есть маленькая хитрость, при перехвате нужно поднимать локтевой сустав вверх, тем самым мы сократим перехват на 2 часа.

После освоения техники правильного хвата и руления переходим к разбору некоторых упражнений и техники их прохождений [4, с. 43]. Покажем это на примере «полицейского разворота».

Полицейский разворот (разворот задним ходом на 180°)

Ход выполнения упражнения:

1. Автомобиль находится на линии старта (рис. 3). Водитель принимает правильную посадку и пристегивается ремнем безопасности. После этого включаем заднюю передачу и выполняем разгон автомобиля.



Рис. 3

2. Разогнавшись примерно до 30–40 км/ч, включаем нейтральную передачу (как на механической коробке передач, так и на автоматической). На механической коробке передач допускается, удерживая выжитую педаль сцепления, включать вторую передачу. Далее резко поворачиваем рулевое колесо в правую или в левую сторону (почти до упора) – автомобиль начинает разворот в противоположную от поворота рулевого колеса сторону (рис. 4, 5, 6.) и ждем пока автомобиль не дойдет до угла в 90° (рис. 7).



Рис. 4



Рис. 5

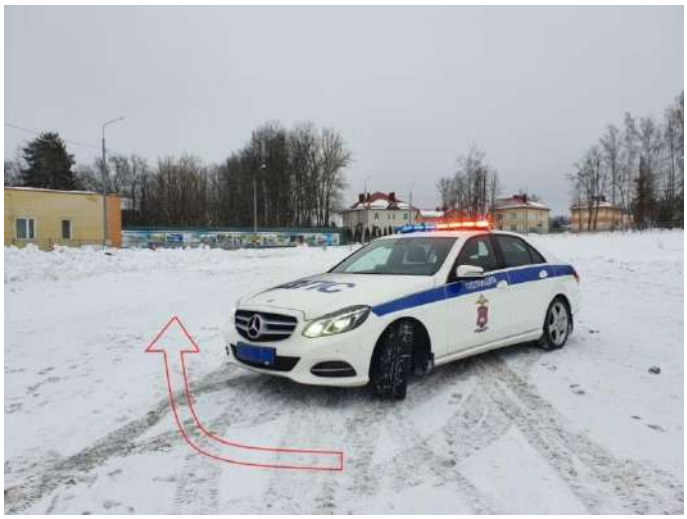


Рис. 6



Рис. 7

3. Дойдя до этого угла, возвращаем рулевое колесо в исходное положение и удерживая его в таком положении ждем, пока автомобиль не развернется (рис. 8, 9). После этого на автоматической коробке передач переводим рычаг переключения передач в положение «D», а на механической коробке включаем вторую передачу (если вы не выполняете упражнение с выжитой педалью сцепления и уже включенной второй передачи) и продолжаем движение.



Рис. 8



Рис. 9

Упражнение считается выполненным, если автомобиль развернулся в своей полосе движения на 180°.

Список литературы

1. Цыганков Э. С. Скоростное руление в критических ситуациях. М. : Транспорт, 1995.

2. Темняков Д. А Обучение слушателей и курсантов обеспечению личной профессиональной безопасности как профессиональная необходимость, его проблемы и педагогические возможности // Психология профессионализма сотрудников правоохранительных органов : Материалы научно-практической конференции. М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2002. С. 189–196.

3. Темняков Д. А. Проблемы профессионального образования сотрудников органов внутренних дел // Профессиональное образование сотрудников органов внутренних дел. Педагогика и психология служебной деятельности: состояние и перспективы : Международная конференция, посвященная празднованию 15-летия Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя : сборник

научных трудов. М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2017. С. 460–463.

4. Темняков Д. А., Темнякова Е. Д. Педагогическая эвальвация результативности использования технических средств обучения в образовательных организациях Российской Федерации : учебное пособие. Ижевск : Типография «МарШак», 2019.

5. Административная деятельность полиции : учебное пособие. Ч. 2 / [О. Э. Николаев и др.]. Руза : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2015.

6. Темняков Д. А. Использование сотрудниками полиции технических средств фотовидеофиксации противоправных действий во время проведения массовых мероприятий // Вестник Московского университета МВД России. 2015. № 9. С. 94–97.

Светлова А. В.[1]*,*
старший преподаватель кафедры
административной деятельности ОВД
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя,
кандидат юридических наук

ПРАВО НА УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ: ПРОБЛЕМЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ

Государством гарантируется безопасность движения по дорогам на территории Российской Федерации. Обеспечиваются гарантии в данной сфере путем выполнения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и международных договоров Российской Федерации [1, п. 4 ст. 25]. При этом реализация субъектами своих прав не должна ограничивать или нарушать права других участников общественных отношений. Дорожно-транспортная дисциплина предполагает взаимные права и обязанности как со стороны водителей, так и со стороны государственных органов по выполнению требований федерального законодательства и издаваемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов.

Общественные отношения, возникающие в сфере дорожного движения, представляют собой достаточно сложный процесс перемещения, в котором задействованы субъекты – физические и юридические лица, грузы, транспортные средства с грузом и без такового, в пределах дорог.

Безопасность дорожного движения трактуется как состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства, является участником дорожного движения.

Нарушение законодательства в сфере дорожно-транспортной дисциплины является административным правонарушением, предусмотренным гл. 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ). При определении субъекта административного правонарушения данной сферы следует учитывать, что водителем является лицо, управляющее транспортным средством, независимо от того, имеется ли у него право управления транспортными средствами всех категорий или только определенной категории либо такое право отсутствует вообще [2].

Если правонарушение в области дорожного движения было зафиксировано непосредственно сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения, то в данном случае согласно ч. 1 ст. 28.6 КоАП РФ должностным лицом выносится постановление по делу об административном правонарушении либо на основании ч. 1 ст. 28.2 КоАП РФ составляется протокол об

[1] © Светлова А. П., 2021.

административном правонарушении в отношении водителя транспортного средства.

Право на управление транспортным средством является специальным правом. Порядок его получения утвержден постановлением Правительства Российской Федерации [3]. Подтверждается (данное право) – выдачей водительского удостоверения. В соответствии с п. 35 «водительское удостоверение считается недействительным и подлежит аннулированию» в случаях, среди которых «если изменились содержащиеся в водительском удостоверении персональные данные его владельца» [3, п. 35].

В соответствии с положением ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ управление транспортным средством водителем, не имеющим права на управление таковым, является правонарушением и предусматривает административную ответственность [4].

Утрачивается ли право на управление транспортным средством соответствующего вида вследствие изменения персональных данных владельца, в частности перемены фамилии, в связи с вступлением в брак? Стоит более детально рассмотреть правовые положения нормативных документов, регламентирующих данный вопрос и их реализацию на практике.

Итак, согласно ст. 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ в Российской Федерации выдаются российские национальные и международные водительские удостоверения, соответствующие требованиям международных договоров Российской Федерации [1, п. 5]. Выдача водительских удостоверений осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации [3, п. 2].

Таким образом, Правила приняты высшим исполнительным органом государственной власти Российской Федерации на основании указанного законом положения, в соответствии с полномочиями и в форме, предусмотренными федеральным конституционным законом [5]. Водительское удостоверение подтверждает право на управление транспортным средством [1, п. 4 ст. 25].

Национальное водительское удостоверение должно представлять собой документ, в котором в обязательном порядке указываются перечисленные ниже сведения. Эти сведения нумеруются следующим образом: фамилия; имя, другие имена; дата и место рождения; дата выдачи удостоверения; дата истечения срока действия удостоверения; наименование или печать органа, выдавшего удостоверение; номер удостоверения; фотография владельца; подпись владельца; категории (подкатегории) транспортных средств, на которые распространяется действие удостоверения; дополнительная информация или ограничения в кодированном виде, касающиеся каждой категории (подкатегории) транспортных средств [6, приложение 6].

В соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации гражданин приобретает и осуществляет права и обязанности под своим именем, включающим фамилию и собственно имя, а также отчество, если иное не вытекает из закона или национального обычая, и вправе переменить свое имя в порядке, установленном законом [7, пп. 1 и 2 ст. 19].

Основания прекращения действия права на управление транспортным средством четко закреплены федеральным законом [1, п. 1 ст. 28], и их перечень яв-

ляется исчерпывающим, а именно: истечение срока действия водительского удостоверения, выявленное в результате обязательного медицинского освидетельствования, наличие медицинских противопоказаний или ранее не выявлявшихся медицинских ограничений к управлению транспортными средствами в зависимости от их категорий, назначения и конструктивных характеристик; лишение права на управление транспортными средствами.

Из приведенных нормативных положений следует, что перемена гражданином имени не является основанием для прекращения или изменения его прав и обязанностей, приобретенных под прежним именем.

Верховный Суд Российской Федерации своим решением высказал позицию и поставил точку в вопросе, который долгое время не имел единого подхода в разрешении. «Признание недействительным бланка водительского удостоверения вследствие изменения персональных данных не влечет прекращения прав лица на управление транспортным средством» [8].

Подводя итог, хотелось бы отметить, что федеральный закон является, прежде всего, правовым актом, императивные нормы которого не терпят разночтения, не могут быть изменены по инициативе ее адресатов. Они являются руководством к действию, особенно должностных лиц органов исполнительной власти, на которых государством возложена обязанность выполнения соответствующих действий [9].

Закон имеет большую юридическую силу по сравнению с подзаконными нормативными правовыми актами. При возникновении правовых коллизий орган, должностное лицо, принимающее решение, должны четко следовать их иерархии. Суды наделены правом в том числе толкования законов. Создавая судебный прецедент, разъясняют действие правовой нормы на практике, тем самым совершенствуя закон.

Признание недействительным бланка водительского удостоверения вследствие изменения персональных данных (например, в связи с заключением брака) не аннулирует право на управление транспортным средством, вследствие чего деяние не может быть квалифицировано как административное правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ при наличии у лица, управляющего транспортным средством, действующего водительского удостоверения, выданного под прежним именем.

Список литературы

1. Федеральный закон от 10 декабря 1996 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/.

2. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24 октября 2006 г. № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_63581/.

3. Постановление Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» // СПС

«КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_-170282/.

4. Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (ред. от 01.07.2021) // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_-LAW_34661/.

5. Федеральный конституционный закон от 17 декабря 1997 г. № 2-ФКЗ «О Правительстве Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_17107/.

6. Конвенция о дорожном движении (заключена в г. Вене 8 ноября 1968 г.) // URL: https://docs.cntd.ru/document/1901133.

7. Федеральный закон от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ «Гражданский кодекс Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/.

8. Решение Верховного Суда Российской Федерации от 13 февраля 2015 г. № АКПИ 14-1449 «Об оспаривании подпунктов «б» и «е» пункта 35 Правил проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 г. № 1097» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_177443/. Режим доступа: по расписанию.

9. Светлова А. П. Имплицитные нормы исчисления срока задержания в рамках административного производства // Журнал Вестник КрУ МВД России. 2019. № 2 (44).

10. Повышение эффективности деятельности органов внутренних дел по обеспечению общественной безопасности на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта : учебно-практическое пособие / [В. В. Кардашевский и др.]. М., 2019.

11. Калинина С. В. Контрольно-надзорная деятельность полиции в области обеспечения безопасности дорожного движения // Проблемы учета и права в современной России / под ред. Г. И. Алексеевой, Е. Н. Домбровской, А. Н. Приженниковой. М., 2017. С. 122–127.

12. Бобылева М. Н., Калинина С. В. Перспективы развития деятельности полиции по предупреждению административных правонарушений в области дорожного движения // Правопорядок в России: проблемы совершенствования : сборник научных статей Всероссийской конференции. М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя. 2017. С. 49–52.

Силютина А. В.[1]*,*
командир отделения факультета
подготовки сотрудников полиции
для подразделений по охране общественного порядка
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: ***Вихляев А. А.****,*
преподаватель кафедры
административной деятельности ОВД
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

ОБ АКТУАЛЬНЫХ ВОПРОСАХ ПРИМЕНЕНИЯ СРЕДСТВ ФОТО- И ВИДЕОФИКСАЦИИ В ПРОФИЛАКТИКЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

В настоящее время на территории Российской Федерации широкое распространение и развитие получило использование фото- и видеотехники, используемой в целях фиксации различных правонарушений и преступлений.

На нынешнем уровне технической оснащенности подразделений полиции, именно подобного рода технические средства являются самыми актуальными для эффективного осуществления административно-юрисдикционной деятельности и процессуальной деятельности.

Главными достоинствами применения технических средств фиксации фото-, видео- и аудиоинформации является в первую очередь наглядность фиксируемой информации даже в случаях, когда правонарушение носит кратковременный характер, будь то превышение максимально допустимой скорости движения водителем транспортного средства или автомобильное «хулиганство», совершенное в «поле зрения» камер видеонаблюдения.

Доказательства, полученные посредством применения подобного рода технических средств, ко всему прочему, в большинстве случаев признаются достоверными и допустимыми в рассмотрении любых нарушений. Данный факт позволяет утверждать, что благодаря использованию современных технических средств, количество возвращенных и не доведенных до логического завершения дел об административных правонарушениях значительно снизилась.

На данный момент основным источником противоречий и различных вопросов, является использование камер автоматической фиксации правонарушений в сфере дорожного движения.

Также актуальной остается и проблема привлечения к ответственности лиц, в формальном владении которых находится транспортное средство, так как однозначно установить личность, находившуюся за рулем, порой невозможно. Нередки ситуации, в которых владельцу угнанного автомобиля приходят штрафы за совершение правонарушений, отношения к которым он не имел.

---

[1] © Силютина А. В., 2021.

Пусть большинство юридических коллизий, связанных с изложенными обстоятельствами, были разъяснены Постановлением Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях», однако фактически ряд сложностей как для владельцев транспортных средств, попавших в подобного рода ситуацию, так и для правоохранительных органов, вынужденных проводить определенный ряд мероприятий, для установления непричастности лица к совершению правонарушению может быть исключен на первоначальном этапе фиксации.

Одним из актуальных направлений совершенствования применения технических средств фиксации является формирование возможности идентификации лиц, управляющих транспортными средствами. Следует отметить, что на данном этапе развития технического оснащения указанный сегмент реализовать затруднительно, однако в дальнейшем это может позволить экономить силы и экономические ресурсы правоохранительных органов.

Вникая в актуальные проблемы данного направления, следует задаться главным вопросом: какова роль средств фото- и видеофиксации в сокращении дорожно-транспортных происшествий?

Это достаточно спорный момент. Многие утверждают, что наличие на дорогах фото- и видеокамер не приводит к резкому снижению числа ДТП, однако допустимо и иное мнение.

Обращаясь к статистике правонарушений в области дорожного движения, можно отметить факт, что в местах установки систем фото- и видеофиксации количество ДТП с участием транспортных средств существенно снизилось. Установлено, что под камерами наблюдения за дорожной обстановкой в большинстве случаев водители вели себя более дисциплинированно.

Так, для сравнения в 2020 г. в Москве [1] средствами фиксации было зафиксировано более 137 млн нарушений правил дорожного движения. Следует отметить, что это на 16 % меньше, чем за аналогичный период 2019 г. – 115,2 млн случаев.

При этом в 2020 г. было зарегистрировано 105,9 тыс. ДТП с пострадавшими, что также на 9,4 % меньше, чем за аналогичный период предыдущего года. Количество пострадавших в авариях также уменьшилось.

Большинство лиц, управлявших транспортными средствами и совершивших правонарушения, в том числе скрывшихся с мест ДТП, были установлены и привлечены к юридической ответственности благодаря дорожным камерам и системе отслеживания движения транспорта «Поток».

Конечно, однозначно утверждать, что аналогичная система профилактики сложится и в других субъектах, нельзя, однако активно развивающаяся цифровизация государственного сектора позволяет говорить о повсеместном внедрении подобных средств фиксации на всей территории Российской Федерации уже к 2024 г.

Конечно, напрямую связывать уменьшение количества ДТП с установкой комплексов фото- и видеофиксации как минимум некорректно – камеры явля-

ются лишь одним из факторов, наравне с состоянием дорог, дисциплинированностью водителей, системами обеспечения безопасности в самих автомобилях. При этом уже одно их наличие и повсеместное внедрение в рамках национальной программы цифровизации позволяет утверждать, что профилактика правонарушений в области дорожного движения движется, однозначно, в правильном направлении.

Список литературы

1. Официальный сайт РБК. В 2020 г. ГИБДД зафиксировало более 30 млн нарушений в Москве // URL: https://www.autonews.ru/news/6017cdfc9a7947-c49cb799f4/comments/.

2. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // СПС «Консультант-Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709.

3. Административная деятельность полиции : учебник / под. ред. О. В. Зиборова, В. В. Кардашевского. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2021.

4. Калинина С. В. Контрольно-надзорная деятельность полиции в области обеспечения безопасности дорожного движения // Проблемы учета и права в современной России / под ред. Г. И. Алексеевой, Е. Н. Домбровской, А. Н. Приженниковой. М., 2017. С. 122–127.

5. Михайленко Н. В. Актуальные проблемы реализации полномочий органов внутренних дел в сфере государственных услуг // Общественная безопасность в системе стратегических национальных приоритетов Российской Федерации : XIII Всероссийская конференции «Правопорядок в России: проблемы совершенствования» : сборник научных трудов. М., 2019. С. 83–89.

6. Михайленко Н. В. Актуальные проблемы трансформации органов внутренних дел в условиях цифровой экономики // Полиция и общество: проблемы и перспективы взаимодействия. 2019. № 1 (3). С. 147–152.

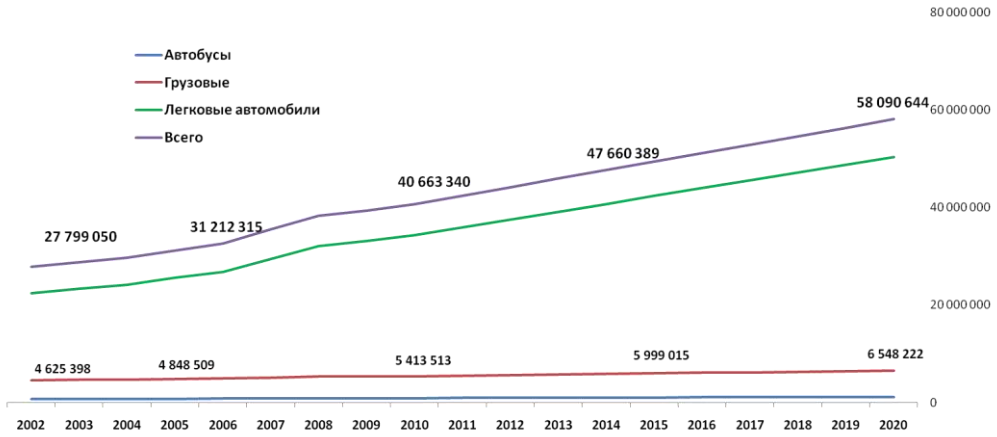
Сычева Е. А.[1]*,*
курсант подготовки сотрудников
для оперативных подразделений полиции
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: ***Порватова Л. В.****,*
старший преподаватель кафедры истории государства
и права Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя, кандидат юридических наук

СОВРЕМЕННЫЕ СПОСОБЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Первые автотранспортные средства, похожие на современные, появились относительно недавно. В 1885 г. на северо-западе Германии, в г. Мангейм, был сконструирован первый автомобиль с бензиновым двигателем, который реально начали использовать как транспортное средство. С этого времени автомобильное производство приобретает мировой масштаб.

В современном мире насчитывается около 1,5 млрд машин, при этом 95 % из них составили легковые автомобили. По прогнозам исследовательской организации Navigant Research, через 10–15 лет мировой автопарк может насчитывать 2 млрд единиц техники.



Данный график показывает скорость увеличения транспортных средств в России на протяжении XXI в.

Правила дорожного движения появились в России в XIII в. При Иване III утвердились общие правила, которые регламентировали правильное и безопасное пользование почтовыми трактами. В 1683 г. Петр I ввел правила, запрещающие быстрое передвижение по улицам города. Также при первом российском императоре были созданы специальные полицейские органы, которые контролировали соблюдение правил движения. Данные органы были созданы в 1719 г. и являлись первыми подразделениями полиции, контролирующими дорожное движение, которые впоследствии стали современным ГИБДД.

[1] © Сычева Е. А., 2021.

После появления в XIX в. автомобилей возникла необходимость улучшить правила и безопасность дорожного движения. В 1896 г. для регулирования движения автомобилей с специальный документ. В 1900 г. появились правила по обеспечению безопасности дорожного движения, которые действуют до сих пор. Обязательны наличие номерных знаков каждого автомобиля, регистрация транспортных средств, ежегодный осмотр на обнаружение неисправностей, требования к водителю (возраст, грамотность и соответствие требованиям по состоянию здоровья) – все эти правила появились более двухсот лет назад и продолжают действовать по сегодняшний день.

Первые дорожные знаки появились в начале XX в. «Инструкция о пользовании автомобилями и мотоциклами и о порядке движения по городу Москве и ее особенностями» – первый советский документ, регулирующий дорожное движение. Далее принимались документы, ограничивающие скорость, регламентирующие требования к состоянию автомобилей, появились первые светофоры, требования к сотрудникам правоохранительной сферы, вводились новые должности, иначе говоря, советская власть старалась грамотно и функционально обеспечить комфортное и безопасное дорожное движение по улицам страны.

Правила дорожного движения непрерывно развиваются и дополняются, чего требует технический прогресс, ведь если максимальная скорость первых автомобилей была 20–40 км/ч, то сейчас эти цифры достигают 400 км/ч.

В свете современных тенденций необходимо серьезно подходить к вопросу о безопасности дорожного движения. Сейчас любой человек, независимо от того, есть у него транспортное средство или нет, является участником дорожного движения.

На расширенном заседании коллегии МВД России, которое проходило 3 марта 2021 г., Министр внутренних дел Владимир Александрович Колокольцев отметил, что обеспечение безопасности дорожного движения является важной задачей государства. Для ее реализации необходимо развивать системы дистанционного контроля автомобильного потока, эффективно работать с коллегами из федеральных ведомств и регионов в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги», развивать проект «Безопасность дорожного движения».

В современном мере, где во главу встали информационные технологии, все сферы жизни должны соответствовать этому направлению. Ученые и аналитики выделяют несколько эффективных технологий, которые в наибольшей степени способствуют обеспечению безопасности дорожного движения [1, с. 56].

Большое беспокойство вызывает тот факт, что каждый год в дорожно-транспортных происшествиях погибает более 1,35 млн человек. Основной причиной смерти молодежи по всему миру являются именно ДТП. Обеспечение безопасности дорожного движения поддерживается посредством усовершенствования законодательства, но для более эффективного действия законов, необходимо разрабатывать инновационные решения, которые будут способствовать спасению жизней на дорогах. Данная проблема актуальна во всем мире, и участники международных конференций приходят к выводу, что для сокращения количества дорожно-транспортных происшествий необходимо рас-

ширять международное сотрудничество, вовлекать в решение данной проблемы частный сектор. Также имеет немаловажное место вывод о том, что одним из самых эффективных методов по обеспечению безопасности является использование передовых технологий.

Для обеспечения действий информационно-коммуникационных технологий необходимо налаживание международных отношений. Международный союз электросвязи (МСЭ) видит своей задачей обеспечить это глобальное сотрудничество. Работа данного союза видна уже сейчас. Страны-участники активно взаимодействуют между собой, также наблюдается приток новых членов. МСЭ играет важную роль в вопросах, связанных с введением информационно-коммуникационных технологий в жизнь общества. Так, было решено создать удобные условия для использования сетей подвижной связи пятого поколения (5G). Данная сеть является ключевым фактором в создании и использовании автономных транспортных средств на базе искусственного интеллекта, что повлечет за собой большие сдвиги в лучшую сторону в области безопасности дорожного движения и предупреждению нарушений ПДД [2, с. 124].

Для управления рисками на транспорте специальные компании, которые занимаются обеспечением безопасности, а также государственная компания «ГЛОНАСС» объединяют свои силы и разрабатывают интегрированную платформу, которая использует спутниковые навигационные технологии. По словам разработчиков, данная система является решением проблемы большого количества дорожно-транспортных происшествий, которые совершаются по вине водителей. Специалисты утверждают, что платформа позволит получать данные о всех дорожно-транспортных происшествиях и о местонахождении автомобиля, что позволит снизить аварии по вине водителей на 70 %.

Эксперты в области безопасности дорожного движения выделили несколько самых эффективных технологий в этой сфере.

Основным моментом улучшения ситуации в транспортной сфере является улучшение самих дорог. Оборудование дорог большим количеством камер и устройствами «компьютерного зрения», связь и обмен данными в режиме реального времени, позволит эффективно обеспечить безопасность дорожного движения и сократить количество дорожно-транспортных происшествий.

В Москве используется интеллектуальная система, которая следит за трафиком в пределах города. Она работает в сфере отслеживания количества транспортных средств, следит за загруженностью дорог, что положительно влияет на общую картину ситуации в сфере транспорта.

Также немаловажную роль в обеспечении безопасности дорожного движения и предупреждении ДТП играют технологии, которыми оснащаются сами транспортные средства. К таким устройствам относятся вспомогательные системы для парковки. Камеры и ультразвуковые датчики фиксируют и сообщают водителю информацию о расстоянии до объектов при парковке.

Еще одним средством, оказывающим помощь водителю, является система, предупреждающая о столкновении и включающая автоматическое торможение. Наезд сзади – самый распространенный вид дорожно-транспортных происшествий. Во многих случаях столкновение происходит из-за отвлечения внимания

водителя, и в результате водитель не успевает вовремя среагировать на ситуацию на дороге. Система предупреждения о столкновении подает сигнал водителю и транспортное средство автоматически начинает торможение. Эта технология является одной из самых эффективных, действующих на данный момент.

Говоря о новых технологиях, внедряемых в автотранспортные средства, нельзя не сказать об адаптивном круиз-контроле. Адаптивный круиз-контроль позволяет водителю сохранять безопасное расстояние до идущего впереди автомобиля. В целом систему можно рассматривать как дополнительное средство повышения комфорта вождения, но адаптивный круиз-контроль также может повысить безопасность при неравномерной скорости движения. Эта технология лежит в основе многих передовых систем, предназначенных для повышения качества езды и безопасности. Адаптивный круиз-контроль использует радар для непрерывного отслеживания расстояния до впереди идущего автомобиля и автоматически регулирует скорость автомобиля, чтобы предотвратить значительное сокращение расстояния.

Таким образом, для обеспечения безопасности дорожного движения в условиях современного мира необходимо внедрять и развивать инновационные технологии. Уже сейчас заметны положительные аспекты их использования.

Список литературы

1. Бадагуев Б. Т. Безопасность дорожного движения: приказы, инструкции, журналы, положения. М. : Альфа-Пресс, 2017.

2. Блинкин М. Я. Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институции. М. : ИД ВШЭ, 2018.

3. Коноплянко В. И. Организация и безопасность дорожного движения. М. : Высшая школа, 2017.

4. Томшова А. В. Анализ научных подходов к определению понятия «безопасность дорожного движения» // Вестник Челябинского государственного университета. 2008. № 2.

Тагаев Б. Т.[1]***,***
курсант факультета подготовки сотрудников
для оперативных подразделений полиции
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: ***Порватова Л. В.****,*
старший преподаватель кафедры истории государства
и права Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя, кандидат юридических наук

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ НОРМАТИВНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЙ ПЕРИОД

Несмотря на повсеместную разруху, которая воцарилась в послевоенный период, деятельность ОРУДа и ГАИ продолжала развиваться. Развивалась и нормативная составляющая в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В 1945 г., сразу после окончания войны, было принято специальное постановление Государственного Комитета Обороны, которым помимо восстановления и увеличения объемов производства транспортных средств, предусматривалось повышение их качества, улучшение отделки, создание удобств для пассажиров и водителей [1, с. 239–241].

Характерной чертой того времени можно отметить повышение ответственности водителей и руководителей автохозяйств за техническое состояние транспортного средства. Примером может послужить Казахская ССР по материалам Госавтоинспекции было вынесено 66 решений, направленных на улучшение технического состояния автопарка, которые были отправлены на улучшение технического состояния [2, с. 177–178].

Что касательно основных задач, которые ставила партия ОРУДу и Госавтоинспекции, была и оставалась пропаганда дорожного движения. Пути ее исполнения были довольно разнообразны, они включали в себя и чтение лекций; проведение с школьниками бесед по правилам уличного движения, публикация статей, буклетов на данную тематику; организация разных радиопередач и т. д. Подтверждением активной работы данных органов может служить то, что в 1945 г. опубликовали порядка 22 статей по теме безопасности дорожного движения, и такое большое количество работ было характерно для всех регионов республики [3, с. 400].

Осуществляя контроль за дорожно-транспортным движением ОРУД и ГАИ тратили большое количество сил на претворение в жизнь решений по упорядочиванию положений на транспортного средства, примером может послужить Решение исполкома Моссовета 1945 г. «О мероприятиях по улучшению внеш-

[1] © Тагаев Б. Т., 2021.

него вида автомашин, работающих в городе», также в полномочия данных органов со временем перешла проверка соблюдения социалистической законности при получении и приобретении автотранспортных учреждений, организаций и отдельных граждан [2, с. 116].

Довольна важную и нужную работу по выявлению причин возникновения дорожно-транспортных происшествий были проведены сотрудниками ОРУД и ГАИ, разрабатывались методики их предупреждения и недопущения. Отметить можно огромную работу по внедрение в жизнь государственного общесоюзного стандарта «Знаки дорожные сигнальные. Классификация и технические условия» (ГОСТ 2965–45). Эта деятельность положительно сказалась, и сразу возможным стало проследить динамику уменьшения, например, в 1946–1947 гг. только 3,3 % общего количества дорожных происшествий в стране было связанно с неисправностью технических средств [4, с. 115].

Повсеместно проходила агитация безопасности дорожного движения, весьма интересный способ придумали на автомобильной выставке в Москве в 1946 г. На агитмашину ОРУД (голубая машина с открывающимися окнами полностью обклеили плакатами на них были изображены дорожные знаки, памятки, брошюры, каждые 5 минут играла агитпластинка.

Агитационная работа ведется полным ходом, а последствия Великой отечественной войны еще остались разрушенные, поэтому повсюду велась реконструкция, Москва не стала исключением. Моссовет в решении «О перспективном плане восстановления» рассматривали подающие надежды планы дальнейшего восстановления города. В 1946 г. была проделана огромная работа по благоустройству: были восстановлены дорожные развязки, вырыты туннели, восстановлены бульвары, улицы, мосты. А в феврале 1947 г. Исполком был утвержден план дорожно-мостовых работ, очистки реки Неглинки и выделено на данные проект было порядком 45,7 млн руб.

В октябре приняли решение о реконструкции выездов из города, магистралей. Также велись работы на таких участках дороги, как: шоссе Энтузиастов, Таганская улица, Житная улица, Ленинградское шоссе, Ярославское шоссе и т. д.

К концу 50-х гг. удалось восстановить большую часть города, что во многом сказалось на снижение уровня дорожно-транспортных происшествий.

Постановлением Советов Министров СССР от 13 октября 1949 г. было принято решение о переводе органов милиции из МВД в МГБ государственной безопасности. Данные действия привели к тому, что милиция теперь полностью подчинялась государственной безопасности.

В конце 50-х – начале 60-х гг. принимается ряд важных нормативных правовых актов, которые регулировали деятельность ОРУД и Госавтоинспекции путем толкования и уточнения форм и средств ведения их работы.

1950-е гг. десятилетие характеризуется новым вектором автомобилизации, формируются базы для бедующее безопасной жизнедеятельности. Ощутимый вклад в это развитие внесло подразделение службы Отдела по регулировки уличного движения и Государственной автомобильной инспекции. В 1952 г. ГУП был разработан устав для несения патрульно-постовой службы милиции,

который действует и по сей день. Там были прописаны основные права и обязанности и регламентируется деятельность постовых милиционеров, в частности регулировщиков [5].

5 марта 1953 г. происходит неожиданной событие, которое потрясает советское правительство, – умирает И. В. Сталин и собирается XIX съезд партии, принимаются важней внутриэкономические решения, в частности МВД и МГБ СССР были объединены в одно ведомство – Министерство внутренних дел СССР. Юридически закреплено данное решение было Законом о преобразовании министерств СССР, принят был Верховным советом СССР 15 марта 1953 г.

Также огромное значение в реализации решения съезда партии сыграло постановление Совета Министров СССР от 27 марта 1953 г. «О мерах по усилению охраны общественного порядка». Направлено оно было на усиление социалистических устоев общества, укрепление законности, пресечение рецидивистских преступлений. Данное постановление сыграло существенную роль в активизации борьбы с преступностью всех видов, включая сферу использования дорожно-транспортных средств.

Для повышения эффективности обеспечения движения на дороге и эффективного взаимодействия ГАИ и службы безопасности (оперативного взаимодействия руководителей субъектов СССР) был издан указ МВД № 109 от 7 сентября 1953 г., в котором предполагалось «возложить на Госавтоинспекцию выполнение задач по предупреждению и пресечению дорожных происшествий, для чего передать ГАИ сотрудников безопасности дорожного движения, строевые подразделения РУД, инспекторов милицейской службы по дорожному надзору, изменив соответственно штаты ОМС и ГАИ приказами МВД УМВД» [6, с. 132].

После выхода милиции из МВД и передача ее в госбезопасность в марте 1954 г. была издана комиссия ГУМ в составе представителей отдела дорожного движения отделения ГАИ.

К сентябрю 1954 г. комиссией была подготовлена справка «О состоянии работы ОРУД УМ г. Москвы».

1 августа 1956 г. для уменьшения шума в столице и создания более комфортных условий для труда и отдыха трудящих исполкомом Моссовета запретил использование на улицах города звуковых сигналов. Исключения были сделаны лишь «скорой помощи».

1 января 1958 г. были введены новые правила уличного движения. В отличие от старых они стали более просты по изложению и практичны, в двое меньше по объему и имели всего 11 разделов, включающая 134 статьи. Одним из основных требований новых правил была отмена основных видов транспорта ограничений в скорости.

Огромное значение в этом аспекте сыграло постановление Совета Министров СССР от 1958 г. «Об усилении борьбы с аварийностью на автомобильном транспорте». Согласно данному нормативному правовому акту Советы Министров союзных республик обязывали министерства и ведомства, местные органы разрабатывать мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения. На них была возложена также роль надзора над расходованием бензина, выправки автомобилей.

Для исполнения этих решений Совет Министров РСФСР и ВЦСПС приняли постановление от 28 ноября 1959 г. «Об организации крупных автомобильных хозяйств».

Меры, предпринятые сотрудниками ОРУДа и Госавтоинспекции, и огромный объем работы, который они провели по восстановлению автомобильного транспорта позволили СССР организовать дорожно-транспортное движение на уровне не хуже довоенного. Также стоит отметить, что они вели довольно серьезную работу за соблюдение автохозяйствами и водителями правил эксплуатации мототранспорта и дорожного движения, пресекли попытки использования автотранспорта в корыстных целях.

Благодаря их доблестному труду в 1946 г., по сравнению с 1945 г., удалось добиться снижения количества дорожно-транспортных происшествий на 15 %. При этом количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших из-за технической неисправности транспорта, составила 3,3 % [7, с. 133].

Деятельность органов ОРУДа и ГАИ основывалась в русле предыдущих лет и согласовывалась с общими задачами нового подхода к обеспечению безопасности дорожного движения.

Также в конце следует отметить широкое взаимодействия посредством проведения конференций, совещаний, семинаров с участием ученых, практических работников, сотрудников автотранспорта и дорожников, милицейских служб [8].

Список литературы

1. Постановление Государственного Комитета Обороны от 26 августа 1945 г. «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности». Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Т. 3. М., 1968.

2. Кораблев Р. А. Развитие и современное состояние работ по организации дорожного движения. М., 1973.

3. Рифицкий Г. П. Автомобильно-дорожный комплекс России и безопасность движения. Ч. III. 1945–1965 гг. М. : Московский университет МВД России, 2011.

4. Малов Л. Новые стандарт дорожных знаков // Автомобиль. № 4. М., 1946.

5. Устав патрульно-постовой службы милиции (УППСМ). М., 1963.

6. История ГАИ: к 60-летней Госавтоинспекции МВД России / сост. М. Б. Афанасьев, Л. А. Кочетов, Б. В. Россинский, Г. П. Рифицкий. М., 1996.

7. Мускаев Р. С., Скилягин А. Т. Советская милиция. История и современность (1917–1997). М., 1987.

Тарасов А. Ю.[1],
начальник кафедры
организации деятельности подразделений
по обеспечению безопасности дорожного движения
Московского областного филиала
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя,
кандидат юридических наук, доцент

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕШЕХОДОВ ПУТЕМ ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

15 апреля 2021 г. на заседании Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения, рассматривались основные факторы риска, влияющие на ДТП с участием пешеходов. В ходе заседания было отмечено, что в 2020 г. количество ДТП сократилось на 16 %, а количество погибших в них уменьшилось на 7 % относительно 2019 г. Также отмечена положительная динамика по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и в первом квартале 2021 г.

Одним из основных вопросов заседания стала безопасность пешеходов.

Применяемые в соответствии с ГОСТ Р 52289–2019 технические средства не позволяют обеспечить в полной мере должный уровень безопасности пешеходов, переходящих проезжую часть по нерегулируемым пешеходным переходам, особенно при неблагоприятных погодных условиях, в ночное время, а также в случаях, когда восстановить дорожную разметку невозможно ввиду климатических особенностей. Повысить безопасность нерегулируемых пешеходных пешеходов, на наш взгляд, возможно путем внедрения инновационных средств, таких как «Проекционная зебра» [3, с. 117].

В целях определения характера влияния проекционной дорожной разметки пешеходного перехода на безопасность дорожного движения нами был проведен ряд измерений.

В ходе эксперимента использовалось технически исправное транспортное средство («Лада Веста»), измерительная рулетка длиной 30 м и светодиодный ГОБО проектор S200 Plus, установленный над проезжей частью в соответствии с технической документацией.

Первоначально было определено расстояние, с которого виден неподвижный объект, находящийся на неосвещенном нерегулируемом пешеходном переходе в темное время суток. В качестве неподвижного объекта (пешехода) выступал статист, который в зависимости от условий эксперимента, был одет в светлую или темную одежду, а также одежду со светоотражающими элементами [6, с. 95].

Эксперимент по определению общей и конкретной видимости пешехода, находящегося на проекционном пешеходном переходе в темное время суток вне населенного пункта, проводился по адресу: Московская область, городской

[1] © Тарасов А. Ю., 2021.

округ Истра, п. Пионерский, факультет переподготовки и повышения квалификации сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения МОФ МосУ МВД России имени В.Я. Кикотя – в пасмурную погоду.

На момент осуществления эксперимента асфальтобетонное покрытие проезжей части влажное. По результатам проводимого эксперимента расстояние от проекции переднего бампера транспортного средства с включенным ближним светом фар до статиста, неподвижно находящегося на нерегулируемом пешеходном переходе в светлой верхней одежде, составило 183 м, при том же самом эксперименте, но уже с участием статиста в темной верхней одежде, расстояние составило 152 м. В случае, когда на верхней одежде статиста присутствовали светоотражающие элементы, расстояние составило 215 м.

Проведенный эксперимент с включенным дальним светом фар показал следующие результаты: 196 м – с участием статиста в темной верхней одежде и 212 м – с участием статиста в светлой верхней одежде, 267 м – с участием статиста в верхней одежде со светоотражающими элементами.

Следующие этапы экспериментов проводились по адресу: Московская область, г. Красногорск, ул. бульвар Строителей д. 8, где организация движения пешеходов через проезжую часть осуществляется посредством нерегулируемого пешеходного перехода, оборудованного проекционной дорожной разметкой.

На момент осуществления эксперимента асфальтобетонное покрытие проезжей части сухое. По результатам проводимого эксперимента расстояние от проекции переднего бампера транспортного средства с включенным ближним светом фар до статиста, неподвижно находящегося на нерегулируемом пешеходном переходе в светлой верхней одежде, составило 72 м, при том же самом эксперименте, но уже с участием статиста в темной верхней одежде – 64 м. В случае, когда на верхней одежде статиста присутствовали светоотражающие элементы, расстояние составило 93 м. Проведение подобных экспериментов, но уже с включенным дальним светом фар на транспортном средстве не осуществлялось на данном участке, поскольку ПДД Российской Федерации запрещается использование дальнего света фар в населенных пунктах [2, с. 54].

Необходимо отметить, что в целях определения влияния проекционного пешеходного перехода на безопасность дорожного движения были проведены подобные эксперименты на пешеходных переходах, не оборудованных проекционной дорожной разметкой. Данные эксперименты были проведены в населенном пункте и вне населенного пункта.

Эксперименты проводились по адресу: Московская область, г. Красногорск, ул. бульвар Строителей д. 4, к. 1, где организация движения пешеходов через проезжую часть осуществляется посредством нерегулируемого пешеходного перехода, необорудованного проекционной дорожной разметкой.

На момент осуществления эксперимента асфальтобетонное покрытие проезжей части сухое. По результатам проводимого эксперимента расстояние от проекции переднего бампера транспортного средства с включенным ближним светом фар до статиста, неподвижно находящегося на нерегулируемом пешеходном переходе в светлой верхней одежде, составило 60 м, при том же самом эксперименте, но уже с участием статиста в темной верхней одежде – 52 м.

В случае, когда на верхней одежде статиста присутствовали светоотражающие элементы, расстояние составило 84 м.

Аналогичный эксперимент проводился на территории факультета переподготовки и повышения квалификации сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения, на участке дороги без проекционной дорожной разметки, с влажным асфальтобетонном покрытии проезжей части. По результатам проводимого эксперимента расстояние от проекции переднего бампера транспортного средства с включенным ближним светом фар до статиста, неподвижно находящегося на нерегулируемом пешеходном переходе в светлой верхней одежде, составило 152 м, при том же самом эксперименте, но уже с участием статиста в темной верхней одежде – 124 м. В случае, когда на верхней одежде статиста присутствовали светоотражающие элементы, расстояние составило 174 м.

Проведенный эксперимент с включенным дальним светом фар показал следующие результаты: 158 м – с участием статиста в темной верхней одежде и 171 м – с участием статиста в светлой верхней одежде, 298 м – с участием статиста в верхней одежде со светоотражающими элементами.

Проведя анализ представленных результатов, можно сделать ряд выводов.

В ходе проведения экспериментальной части исследования установлено, что использование проекционной дорожной разметки на нерегулируемом пешеходном переходе позволяет:

– обеспечить видимость горизонтальной дорожной разметки пешеходного перехода вне зависимости от климатических, метеоусловий и состояния дорожного полотна;

– видимость неподвижного объекта на пешеходном переходе, оборудованном проекционной разметкой лучше, в сравнении с необорудованном проекционной разметкой пешеходном переходе. В ходе проведения экспериментов было установлено, что водитель ТС с включенным ближним светом фар, приближающегося к данному пешеходному переходу, видит пешехода в темной верхней одежде на расстоянии 152 м до пешеходного перехода, по сравнению с 124 м – при приближении к пешеходному переходу, не оборудованному проекционной разметкой, аналогичные результаты были установлены при условиях, если верхняя одежда пешехода светлая 183 м и 152 м соответственно и при наличии на одежде светоотражающих элементов – 215 м и 174 м соответственно.

В настоящее время аварийность на нерегулируемых пешеходных переходах остается высокой. Одним из решающих факторов, влияющих на безопасность дорожного движения на пешеходном переходе, является освещенность данного участка улично-дорожной сети.

В ходе проведения экспериментальной части исследования было установлено, что использование проекционной дорожной разметки на нерегулируемом пешеходном переходе позволяет:

– обеспечить видимость горизонтальной дорожной разметки пешеходного перехода вне зависимости от климатических, метеоусловий и состояния дорожного полотна;

– видимость неподвижного объекта на пешеходном переходе, оборудованном проекционной разметкой, имеет преимущество в сравнении с необорудованном проекционной разметкой пешеходном переходе.

Наибольший эффект наблюдается при использовании проекционной дорожной разметки вне населенного пункта без искусственного освещения.

Таким образом, применяемые в соответствии с ГОСТ Р 52289–2019 технические средства организации дорожного движения не позволяют обеспечить в полной мере должный уровень безопасности пешеходов, находящихся на нерегулируемом пешеходном переходе, особенно в сложных погодных и дорожных условиях, в ночное время, а также в случаях, когда восстановить изношенную разметку невозможно.

Повысить безопасность нерегулируемых пешеходных переходов возможно путем внедрения инновационного средства «Проекционная зебра».

Список литературы

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709.

2. Административная деятельность полиции : учебное пособие. Ч. 2 / [О. Э. Николаев и др.]. Руза : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2015.

3. Безопасность пешеходов: руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов. М. : Всемирная организация здравоохранения, 2013.

4. Официальный сайт Госавтоинспекции. URL: https://ГИБДД.РФ/news.

5. Показатели состояния безопасности дорожного движения // Официальный сайт ГИБДД МВД России. URL: https://гибдд.рф.

6. Темняков Д. А. Использование сотрудниками полиции технических средств фотовидеофиксации противоправных действий во время проведения массовых мероприятий // Вестник Московского университета МВД России. 2015. № 9. С. 94–97.

Тарасова И. А.[1],
доцент кафедры
государственных и гражданско-правовых дисциплин
Московского областного филиала
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя,
кандидат юридических наук, доцент

К ВОПРОСУ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ИНФОРМАЦИОННО-КОММУНИКАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ ПЕШЕХОДНЫМИ ПЕРЕХОДАМИ

Идея слияния инфраструктуры дорожной среды с различными интерфейсами последние несколько лет вызывала большой интерес со стороны исследовательского сообщества. Одной из основных причин такого внимания к данному вопросу является его предполагаемая применимость к различным областям общественной жизни: таким, как интеллектуальная среда, умные дома, инфраструктура дорожной среды или электронное здоровье. Из этого списка выделяется одна область, которая является на данный момент наиболее предпочтительной с точки зрения влияние на безопасность людей: это технологии слияния инфраструктуры окружающей среды с различными интерфейсами или как их принято называть – умные города [1, с. 22].

Умный город – это смешанная экосистема, отличающаяся исключительным управлением информационно-коммуникационными технологиями с целью развития более привлекательных и высоко технологичных городов, более подходящих для введения инноваций. К основным заинтересованным сторонам относятся разработчики приложений, поставщики услуг, граждане, исследовательское сообщество и разработчики платформ. Кроме того, очевидно, что умный город состоит из множества технологий, платформ развития, решений для обслуживания населения, приложений для развивающихся граждан и ключевых технических, социальных и экономических показателей эффективности и влияния на общественную безопасность.

Приложения умного города на основе информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) можно классифицировать по типу сети, гибкости, охвату, масштабируемости, неоднородности, повторяемости и вовлеченности конечных пользователей. Эти приложения можно разделить на личные и домашние, коммунальные, корпоративные и мобильные. Например, мобильные приложения включают интеллектуальную транспортную систему и логистику, управление движением, контроль интервалов изменения интерфейсов дорожной среды.

К настоящему времени были проведены многочисленные исследования, чтобы объединить данные технологии со средой умного города. При этом некоторые ИКТ решения исследуются с упором на их влияние на социальное поведение, которое формирует средства коммуникации и развитие городских территорий. Основная цель исследований – оценить различные технологии, применя-

[1] © Тарасова И. А., 2021.

емые в умных городах, по их полезности и важности. Важно выделение основных факторов, влияющих на одобрение гражданами и принятие услуг на основе ИКТ для умных городов с целью повышения качества их жизни. Полученные результаты показывают, что, если решение на основе ИКТ является высококачественным, включает новаторские идеи и обеспечивает конфиденциальность, как правило, граждане склонны принимать его и готовы использовать.

Многие разработчики предложили платформу на базе периферии ИКТ в качестве полезного инструмента внешнего интерфейса для реализации определенных приложений. После проверки своей платформы авторы представили набор рекомендаций по проектированию, которые могут дать ценные преимущества при разработке сервисов для умных городов, таких как расширяемость систем, отказоустойчивость, интеграция систем и обслуживание систем.

Задача сделать город «умным» становится все более популярной как возможное решение для уменьшения проблем, вызванных ростом городского населения и быстрой урбанизацией. Фактически разработчики признают несколько критических характеристик, касающихся умных городов, таких как организация и управление, люди и сообщество, политический контекст, экономика, построенная инфраструктура и природная среда. Эти факторы создают основу предлагаемой структуры, которую можно использовать для изучения того, как местные органы власти представляют инициативы для будущих умных городов. Использование этих данных может обеспечить заметные результаты для умных городов, одновременно с инновационными услугами и продуктами, более высокой конкурентоспособностью и экономическим прогрессом.

Мы постараемся рассмотреть использование ИКТ в целях обеспечения безопасности пешеходов при пересечении проезжей части по регулируемому пешеходному переходу. Как правило, пешеходные переходы обустраиваются в таких местах улично-дорожной сети, где водители транспортных средств могут их видеть и где будет обеспечено более безопасное пересечение пешеходных и транспортных потоков. Пешеходные переходы также обычно обустраиваются там, где значительное количество пешеходов пытается перейти проезжую часть, например, возле торговых центров или там, где есть вероятность выхода на проезжую часть наиболее незащищенных участников дорожного движения, например, несовершеннолетних учащихся общеобразовательных учреждений.

Понятно, что для обеспечения безопасности необходимы особые правила использования пешеходных переходов. Пешеходные переходы – одно из самых опасных мест в транспортной сфере. Фактически большинство дорожно-транспортных происшествий происходит именно там. В городских районах, особенно в центральной части городов, пешеходы, переходящие дорогу, несомненно, остаются основным фактором, влияющим на транспортные потоки. По этой причине было разработано несколько подходов к обнаружению транспортных и пешеходных потоков на светофорах [2].

Проведенный анализ показал, что одним из отвлекающих факторов, влияющих на безопасное движение пешеходов, является использование ими мобильных телефонов при движении по проезжей части. Это действие отвлекает пешеходов, когда они собираются перейти улицу, особенно на нерегулируемых

пешеходных переходах. Существует очевидная потребность в новых интеллектуальных системах, которые сыграли бы фундаментальную роль в повышении безопасности пешеходов.

Решения на основе ИКТ, несомненно, могут стать отличной поддержкой в развитии инфраструктуры, которая может наилучшим образом управлять движением пешеходных потоков. Например, существует метод обнаружения разметки пешеходного перехода с использованием лазерных приложений для интеллектуальных транспортных систем и обеспечения безопасности пешеходов [3, с. 1515–1519]. Подход, предложенный авторами, направлен на распознавание пешеходных переходов и основан на материале дорожной разметки и узоре, создаваемом отражением лазерного луча от поверхности дороги. Полученные результаты показывают достаточную эффективность данного приложения в реальном времени, поскольку среднее время обработки относительно мало для обнаружения маркировки пешеходного перехода.

Другие авторы [4, с. 2770–2775] представляют надежный метод обнаружения и определения места перехода проезжей части, основанный на максимально стабильных экстремальных областях (MSER) и расширенном консенсусе случайной выборки (ERANSAC), основанной на оценке интенсивности дорожного потока на конкретном участке улично-дорожной сети. По сравнению с несколькими существующими методами обнаружения предлагаемый метод может эффективно определять зоны перехода при различных условиях освещения.

Отдельные исследования были сосредоточены на изучении особенностей движения пешеходов по регулируемым пешеходным переходам. Например, алгоритм обнаружения светофоров и пешеходных переходов, предложенный в настоящее время в наиболее развитых зарубежных государствах, разработан для использования во встроенных устройствах с небольшими вычислительными ресурсами в режиме реального времени. Эта структура основана на обнаружении изображений. Полученные результаты показывают, что точность алгоритмов относительно высока, данное приложение, способно анализировать местоположение, скорость и изменение движения каждого транспортного средства при въезде на данный участок улично-дорожной сети, а также анализировать фазу сигнала пешеходного светофора.

Предлагаемая система основана на видеонаблюдении. Авторы подчеркивают, что использование системы данных с высоким разрешением может быть ценным подспорьем для повышения эффективности работы пешеходных светофоров и повышения пропускной способности пешеходных и транспортных потоков, обеспечивая безопасность пешеходов. Однако необходимо отметить, что их решение требует мощного оборудования и достаточно высокой вычислительной мощности. Полученные результаты, основанные на анализе среднего времени в пути пешехода при пересечении проезжей части, средней задержки и пропускной способности перекрестков, показывают многообещающие характеристики по сравнению с другими решениями.

Рассмотрим более подробно одно из предлагаемых решений на основе динамического управления фазами светофора на пешеходных переходах, оборудованных светофорами. В данном интеллектуальном решении светофор, регу-

лирующий пешеходный переход, динамически регулируется определенным контроллером. Фактически, использование контроллера на фазы светофоров, основано на анализе многокритериальных контрольных процедур. Нечеткая логика способна принимать решения в реальном времени, даже при неполных данных. Более того, в последние годы были предложены различные стратегии для улучшения администрирования светофоров [5, с. 1–7].

Использование контроллеров во взаимодействии с ИТК, основанное на лингвистических правилах вместо жестких рассуждений, может стать подходящим выбором для представления механизма динамического управления фазами светофора на пешеходных переходах. Предлагаемое решение дает возможность регулировать фазы светофора с учетом времени суток и количества пешеходов, готовящихся перейти дорогу. Фактически время зеленого сигнала светофора может быть увеличено по сравнению с установленным статически, чтобы обеспечить лучшее распределение пешеходных и транспортных потоков [6, с. 24].

Приведем основные характеристики, полученные при использовании данного метода в полевых условиях. Исследование проводилось на участке улично-дорожной сети, расположенной в городской зоне, где движение транспортных и пешеходных потоков регулируется светофорами. Исследование проводилось на четырехстороннем перекрестке. В данном городском районе наблюдается значительный пешеходный поток, рядом расположены несколько баров и офисов, начальная школа. Пик транспортных и пешеходных потоков связан с часами начала и окончания работы предприятий и офисов. Первоначально был оценен транспортный поток: он составил около 1 000 автомобилей в час, пешеходный поток составил примерно 250 пешеходов в час (при этом выяснилось, что 10–13 % пешеходов не учитывают красный интервал светофора). Было установлено, что возрастные группы пешеходов, подверженные более высокому риску, это лица 15–30 лет. При этом при переходе дороги женщины ведут себя более агрессивно, чем мужчины. Изменчивость транспортных и пешеходных потоков связана с деятельностью, происходящей в районе светофоров в течение дня. Фактически, некоторые потоки превышают 250 пешеходов в час и 1 000 автомобилей в час в часы пик, в то время как в другие часы дня существуют значительное их снижение до 1,3 от исходного показателя. Эта изменчивость наиболее заметна в выходные дни. На основании проведенного исследования был сделан прогнозируемый вывод, что для оптимизации управления потоками пешеходов и транспортных средств на перекрестке требуется реализация инфраструктуры динамического управления, которая может оптимально обрабатывать время светофора с учетом количества пешеходов, которые собираются перейти дорогу.

Еще одна особенность, которую следует учитывать, это время суток. Фактически, как упоминалось ранее, в одни часы дня могут быть значительные потоки пешеходов и транспортных средств, в то время как в другие их размеры значительно уменьшаются. Следовательно, при оценке количества пешеходов и транспортных средств инфраструктура динамического мониторинга светофора также должна учитывать критический момент времени.

Цель использования контроллера состоит в том, чтобы позволить не только регулировать потоки пешеходов и транспортных средств в соответствии с анализируемым контекстом, но и повысить безопасность пешеходов и автомобилистов. Ясно, что для достижения этих целей необходима инфраструктура ИКТ. Она должен уметь определять количество пешеходов и динамически управлять светофорами [7, с. 96].

Предложенный авторами метод применяется для динамического управления фазами светофоров, расположенных на пешеходных переходах, позволяет оптимально распределять пешеходов, в том числе и в зависимости от времени суток.

Первоначальным параметром, который анализируется системой, является количество пешеходов, стоящих перед светофором и готовящихся перейти дорогу. Для идентификации и подсчета групп людей как неподвижных, так и находящихся в движении использовались данные с камер видеонаблюдения. Данный метод основан на оценке проекции площади, представляющей каждый объект в реальных координатах. Этот подход был выбран потому, что он уменьшает количество проблем, связанных с объектами, не похожими на человеческий рост. Кроме того, учитываются контрасты между проецируемой областью людей на разном расстоянии от камеры. Так, перекресток, где проводилось исследование был оборудован восемью камерами для подсчета групп людей на всех пешеходных переходах. Контроллер, используемый в исследовании, имел возможность разделить весь пешеходный поток на три фазы (низкий, средний, высокий) в зависимости от количества пешеходов, при этом диапазон количества пешеходов колебался от 0 до 200. А для фаз светофора значения были связаны с конфигурацией светофора в отношении времени зеленого, желтого и красного цвета.

Интерфейс светофоров был реализован с помощью программного обеспечения микромоделирования Vissim [8], которое позволяет провести математическое исследование явлений, связанных с дорожным движением, основанных на моделировании наиболее оптимальных параметров. Например, один процесс определяет время прибытия транспортных средств, въезжающих на конкретный перекресток, а другой – определяет время, необходимое для создания маршрута.

Чтобы правильно оценить допустимый временной интервал для безопасности пешеходного перехода, использовался анализ с точки зрения пешехода. Учитывалось, что скорость движения пешеходов может варьироваться в зависимости от возраста и физического состояния. Более того, они могут случайным образом пересекать свои траектории и иметь почти мгновенные профили ускорения и замедления. Следовательно, требовалось предварительно оценить неоднородный характер пешеходов. Фактически изменчивость скорости пешеходов является определяющим фактором, когда речь идет о проблемах, связанных с переходом, поскольку она прямо пропорциональна времени, необходимому для преодоления определенного расстояния. Этот индикатор был использован и разработан для определения частоты и определения серьезности критических событий между транспортными средствами и пешеходами при переходе дороги.

Исследование этого показателя основано на том факте, что критические моменты времени и интервалы расстояний определяются как функция скорости

транспортного средства. Как следствие, экспериментально было установлено, что многие водители не адаптируют свою скорость к установленным ограничениям и не принимают во внимание пешеходов, находящихся рядом с потенциальной опасностью. Более того, было замечено, что из четырех водителей только один останавливается или замедляется, чтобы пропустить пешехода, который во многих случаях вынужден выполнить это действие очень быстро.

Пешеходный поток был проанализирован в различных циклах светофора путем изменения параметров остановок пешеходного потока.

Проанализировав доступные материалы данного исследования, можно сделать вывод, что метод динамического управления светофорами на пешеходных переходах дает возможность менять фазы светофора с учетом времени суток и количества пешеходов, готовящихся перейти дорогу. Фактически время зеленого цвета может быть увеличено по сравнению с определенным статически, чтобы обеспечить лучшее удаление скопления пешеходов.

В заключение необходимо отметить, что рост городского населения неминуемо ведет к увеличению конфликтных ситуаций между пешеходными и транспортными потоками, что с большой вероятностью будет приводить к росту дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов. В целях уменьшения возможных конфликтных ситуаций между различными участниками дорожного движения необходимо внедрение в окружающую дорожную среду современных информационно-коммуникационных технологий, которые позволят прогнозировать изменение пешеходных и транспортных потоков на отдельных участках улично-дорожной сети.

Список литературы

1. Интернет-вещей для умных городов / [А. Занелла и др.]. М., 2017.
2. Метод управления пешеходными потоками в масштабе сети с иерархической обратной связью на основе уровня обслуживания / [З. Чжан и др.]. М. : Математика, 2016.
3. Обнаружение пешеходного перехода на основе лазерного сканирования движущегося транспортного средства / [А. Филоненко и др.] // Сборник материалов 13-й Международной конференции IEEE по промышленной информатике (INDIN). Кембридж, Великобритания, 22–24 июля 2015 г.
4. Обнаружение пешеходных переходов на основе MSER и ERANSAC / [Ю. Чжай и др.] // Сборник материалов 18-й Международной конференции IEEE 2015 г. по интеллектуальным транспортным системам. Испания, 15–18 сентября 2015 г.
5. Одех С. М. Гибридный алгоритм: нечеткий логико-генетический алгоритм в интеллектуальной системе светофора // Сборник материалов Международной конференции IEEE 2015 г. по нечетким системам (FUZZ-IEEE). Стамбул, Турция, 2–5 августа 2015 г.
6. Темняков Д. А., Темнякова Е. Д. Педагогическая эвальвация результативности использования технических средств обучения в образовательных организациях Российской Федерации : учебное пособие. Ижевск : Типография «МарШак», 2019.

7. Темняков Д. А. Использование сотрудниками полиции технических средств фотовидеофиксации противоправных действий во время проведения массовых мероприятий // Вестник Московского университета МВД России. 2015. № 9. С. 94–97.

8. Planung Transport Verkehr AG. Руководство пользователя VISSIM. Германия, 2018.

Темнышов А. А.[1]***,***
заместитель начальника кафедры
организации подразделений по обеспечению
безопасности дорожного движения
Московского областного филиала
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя,
кандидат технических наук

АНАЛИЗ ОСНОВНЫХ ФАКТОРОВ, ВЛИЯЮЩИХ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ГРУЗОПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

В 2016 г. Президент Российской Федерации Владимир Путин во время заседания президиума Государственного совета, которое было посвящено вопросам организации безопасности дорожного движения в России, заявил: «Сохранение жизни, здоровья тысяч граждан нашей страны – важнейшее направление государственной политики. Уровень безопасности дорожного движения напрямую влияет на устойчивость социально-экономического развития, на эффективную работу всей транспортной инфраструктуры России».

Анализ хронологического списка значимых нормотворческих и организационных событий за крайние пять лет показывает актуальность проблемы обеспечения безопасности при организации пассажироперевозок транспортными средствами всех категорий:

– заседание Президиума Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения (14 марта 2016 г.);

– заседание Президиума Госсовета, посвященное вопросам комплексного развития пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации (22 сентября 2017 г.);

– заседание Президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам (24 декабря 2018 г.);

– утвержден Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (24 декабря 2018 г.);

– заседание Госсовета, посвященное вопросам развития сети автомобильных дорог общего пользования и обеспечения безопасности дорожного движения (26 июня 2019 г.).

Отчетный период 2020 г. зарегистрировано 2 273 дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) с участием легкового такси, в которых погибли 115 и ранены почти 3 тыс. человек, с участием автобусов – 5 315 ДТП, в которых погибли 314 и ранены порядка 8 тыс. человек.

Высокой степенью тяжестью последствий и широким обсуждением в обществе и средствах массовой информации вызывают ДТП с участием автобусов и легкового такси, поскольку, зачастую, в результате таких ДТП пострадавшими и погибшими являются несовершеннолетние [6, с. 95].

---

[1] © Темнышов А. А., 2021.

Стоит заметить, в связи с утверждением и реализацией различных национальных проектов наблюдается тенденция снижения основных показателей аварийности на дорогах.

Именно консолидация, плодотворное взаимодействие всех уровней органов государственной власти, экспертных, профессиональных, научных и образовательных сообществ, а также внедрение инновационных технологических решений, эффективная профилактическая работа позволяет добиваться основной цели вышеупомянутого Национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», утвержденного президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам, разработанный Минтрансом России на период с 2019 по 2024 г. – снижение смертности в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 г. – до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения.

Следует отметить, что главным критерием качества предоставляемых транспортных услуг является их безопасность. Однако до поставленной цели еще необходимо преодолеть достаточно большое количество вопросов и проблем:

– контроль за надлежащим состоянием транспортных средств (далее – ТС);

– кадровый отбор водителей, занятых в области коммерческой пассажироперевозки;

– систематическое обучение оказанию первой помощи;

– совершенствование допуска перевозчиков на транспортном рынке;

– усиление действий контрольно-надзорных органов над юридическими лицами осуществляющие услугу пассажироперевозки;

– оснащение современными техническими средствами контроля.

В частности, хотелось бы остановиться на более дательном рассмотрении вышеперечисленных проблемных вопросов.

Контроль за надлежащим состоянием транспортных средств.

При рассмотрении практически любого ДТП существует наличие группы аварийных факторов или следственно-причинных связей, однако в большинстве случаев причиной аварии определяются действия водителя и за редким исключением принимается во внимание и причиной устанавливаются сопутствующие факторы, которые послужили развитием неблагоприятной ситуации, таких как наезд, опрокидывание или столкновение автотранспортных средств [4, с. 47].

В настоящее время множество пассажирских автотранспортных предприятий практически лишились или имеют в минимальном составе инженерно-технические службы, которые должны исключать «попутные» аварийные факторы, связанные с техническим состоянием автомобилей, а данные лица косвенно причастны к ДТП, но непосредственно к контролю и проведению технического обслуживания транспорта надлежащее соблюдение требований к состоянию подвижного состава позволяет устранить целый комплекс причин ДТП и, следовательно, уменьшить показатель ДТП из-за технического состояния ТС. Еще одна причина, которая является основополагающей, – действующее транспортное законодательство не в полной мере регламентирует вопросы качества изготовляемых, а также применяемых при организации ремонта запасных частей.

Кадровый отбор водителей, занятых в области коммерческой пассажироперевозки

Реализация данного вопроса подразумевает изменение ряда подходов к допуску, подготовке, переподготовке, стажировке и профессионального отбора водителей ТС с основной целью – исключить из области коммерческой пассажироперевозки низкоквалифицированных и систематически нарушающих правила дорожного движения, в первую очередь речь идет о водителях

В данной системе должны быть задействованы механизмы профотбора, обучения, стажировки и переподготовки водителей, которые позволят вытеснить из перевозочного процесса некомпетентных людей. При этом прежде всего речь идет о водителях ТС, используемых для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения.

Систематическое обучение оказанию первой помощи

Анализ ДТП указывает, что почти 60 % летальных исходов происходит во время ожидания сотрудников скорой медицинской помощи или реаниамационной бригады, что явно указывает на низкую компетентность, нерешительность и отсутствие элементарных навыков как водителей ТС, так и граждан в области оказания первой доврачебной помощи в «золотой час» пострадавшим, поэтому можно сказать, что неэффективная организация работы по оказанию медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП, является одной из основных причин высокой смертности.

Стоит обратить внимание на еще одну комплексную проблему – скорость прибытия и транспортировку пострадавших в ДТП в лечебные организации, а именно на водителей, создающих препятствия движению скорой помощи, следующей на вызов с включенным звуковым и световым сигналом, хоть и наблюдается тенденция на «оздоровление культуры водителей» путем усиления ответственности, но не в достаточной мере.

Совершенствование допуска перевозчиков на транспортном рынке

Система допуска оказания услуг в коммерческих перевозках, с учетом роста количества пассажиров, автопарка ТС и интенсивности дорожного движения, практически не меняется, и актуальность вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, здоровья всех участников движения не снижается, а также растет с учетом увеличения количества рисков. Одним из таких рисков является качественный показатель уровня профессиональной подготовки и мастерства водителя, его водительского стажа работы при организации пассажироперевозок. Реализация и проведение предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров с целью определения психоэмоционального и физического состояния по допуску лиц к управлению коммерческого транспорта позволят уменьшить объемы нарушений, таких как нарушения соблюдения режима труда и отдыха, различных видов опьянений и т. д.

Усиление действий контрольно-надзорных органов над юридическими лицами, осуществляющие услугу пассажироперевозки

Реализованная система тахографического контроля в общем случае касается работы водителей ТС, производящих международные автомобильные грузо- и пассажироперевозки, но объем проверок и контроля функционирования и выполнения предписанных требований к соблюдению режима труда и отдыха во-

дителями, сотрудниками Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и Госавтоинспекции позволяет осуществить не более 10 % от всех ТС, оборудованных тахографами, а возложенный контроль за корректным функционированием тахографов, установленных на ТС, осуществляемый мастерскими, владельцами ТС в целях исключения нарушений водителем проводится не в достаточной мере, что влечет возможность наступления тяжких последствий для жизни и здоровья участникам движения и свидетельствуют о недостаточности мер ответственности.

Оснащение современными техническими средствами контроля

Оборудование ТС аппаратурой ГЛОНАСС/GPS – системой спутниковой навигации позволяет определять его текущее местоположение, направление и скорость движения с возможностью обмена информацией по сетям подвижной радиотелефонной связи.

Основная цель данных приборов – предотвратить усталость водителя ТС и контроль за соблюдением водителем правил дорожного движения.

В целях предупреждения спорных ситуаций для документирования фактографических событий в спорных ситуациях при ДТП водители устанавливают автомобильный видеорегистратор – устройство, предназначенное для видео- и аудиофиксации обстановки вокруг автомобиля при его движении или стоянке, а также и внутри салона. Современные автомобильные видеорегистраторы уже имеют встроенный GSM, GPS-модули и собственные операционные системы, но совершенно не обладают взаимосвязью с обязательными тахографами и устройствами ГЛОНАСС/GPS [1, 2, 3].

Положительные аспекты применения в комплексе данных технических устройств:

1. Уникальная и не зависимая регистрация сведений.
2. Документирование видеоинформации.
3. Протоколирование психофизиологического состояния с видеоизображением водителя.

Кроме того, в целях реализации комплексной системы контроля за безопасностью дорожного движения целесообразно установить обязанность предоставления информации из тахографов и параметров движения ТС по сигналам системы ГЛОНАСС в специализированные центры приема и обработки данных с использованием инфраструктуры федеральной государственной автоматизированной информационной системы в случае передачи данных в автоматизированном режиме с возможностью последующей передачи зарегистрированных событий правонарушений в центры автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД МВД России для последующего вынесения постановлений об административном правонарушении [5, с. 23–32].

Список литературы

1. Федеральный закон от 10 декабря 1996 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/.

2. Постановление Правительства Российской Федерации от 25 августа 2008 г. № 641 «Об оснащении транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS» // НПП «Гарант-сервис». URL: https://base.garant.ru/12162134/.

3. Приказ Минтранса России от 13 февраля 2013 г. № 36 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства» // НПП «Гарант-сервис». URL: https://base.garant.ru/70332054/.

4. Административная деятельность полиции : учебное пособие. Ч. 2 / [О. Э. Николаев и др.]. Руза : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2015.

5. Темнышов А. А. Общие принципы организации функционирования технических средств телекоммуникационных систем с целью повышения обеспечения безопасности при регистрации событий в транспортных средствах // Инновационные технологии современной научной деятельности: стратегия, задачи, внедрение : Международная научно-практическая конференция (27 декабря 2019 г, г. Пермь) : сборник статей : в 2 ч. Ч. 1. Уфа : Аэтерна, 2019.

6. Темняков Д. А. Использование сотрудниками полиции технических средств фотовидеофиксации противоправных действий во время проведения массовых мероприятий // Вестник Московского университета МВД России. 2015. № 9. С. 94–97.

Темняков Д. А.[1],
заместитель начальника кафедры
организации деятельности подразделений
по безопасности дорожного движения
Московского областного филиала
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя,
кандидат педагогических наук, доцент

ПРОЦЕСС ФОРМИРОВАНИЯ КОММУНИКАТИВНЫХ КОМПЕТЕНЦИЙ СОТРУДНИКОВ ДПС ГИБДД В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ УРОВНЯ ИХ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО МАСТЕРСТВА

Формирование у сотрудников дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения высоких навыков взаимодействия с участниками дорожного движения является неотъемлемой частью профессиональной подготовки. Процесс формирования коммуникативных компетенций сотрудников ДПС ГИБДД носит пролонгированный характер и необходимость его совершенствования на всех этапах профессионального становления сотрудника, начиная с учебных заведений высшего образования, продолжая в рамках служебной подготовки и особенно на кусах повышения квалификации. В процессе обучения на курсах повышения квалификации сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения особое внимание уделяется формированию коммуникативных компетенций, так как достижение поставленной инспектором ДПС ГИБДД цели в профессиональном общении с участниками дорожного движения возможно лишь при умелом использовании им сформированных педагогических методов убеждения, внушения и принуждения.

Деятельность инспектора ДПС ГИБДД невозможна без устойчивых навыков профессионального общения с участниками дорожного движения, с которыми в силу своей профессиональной деятельности сотрудник ДПС постоянно вступает в социальные контакты, обеспечивая безопасность дорожного движения и осуществляя административный надзор.

При определении мотивов нарушений Правил дорожного движения и иных нормативов в области обеспечения безопасности дорожного движения инспектору важно обращать внимание специфику внешних проявлений в поведении нарушителя, его психоэмоциональное состояние и в соответствии с этим строить диалог с ним, предъявляя законные требования. В силу этого общение сотрудников Госавтоинспекции с участниками дорожного движения имеет свою профессионально психологическую специфику:

– во-первых, оно нацелено на определенные специфические задачи, мотивы и своеобразие личностей;

---

[1] © Темняков Д. А., 2021.

– во-вторых, включает смысловую форму управленческого воздействия на выражение мыслей оппонентов, взглядов, позиций, мнений;

– в-третьих, осуществляется посредством общения; вербальная (речь) и невербальная (жесты, мимика), лингвистическая система (интонация, паузы), «зрительный контакт» [1, с. 193].

Профессиональное общение Госавтоинспектора и участников дорожного движения всегда начинается с психологического портрета и визуальной оценки сотрудником ГИБДД и участниками дорожного движения друг другу. От этого зависит его поведение в той или иной ситуации. Первое впечатление оказывает существенное влияние на развитие их отношений в процессе общения. Это взаимная оценка социального статуса, личности, походки, манер, внешности собеседника, жестов, мимики и эмоционального состояния.

Инспектор ДПС ГИБДД вынужден в силу своих профессиональных обязанностей общаться с участниками дорожного движения, которые нарушают правила дорожного движения, и отношения с которыми могут быть конфликтными. Однако даже при отрицательной оценке друг друга работник Госавтоинспекции обязан осуществлять общение в рамках определенных нормативных правовых актов.

Профессиональное общение всегда имеет свои особенности и зависит от оперативно-служебных задач, которые решает инспектор в каждом конкретном случае, а также от обстоятельств, в которых происходит такое общение. Опрос сотрудников ДПС ГИБДД, обучающихся по программам повышения квалификации сотрудников Государственной инспекции по безопасности дорожного движения показывает, что у них довольно часто возникают проблемы в общении с участниками дорожного движения следующего характера.

Аффилиационным барьером является нежелание водителя транспортного средства разговаривать с инспектором, когда его автомобиль остановлен. Например, если он очень спешит или негативно относится к деятельности сотрудников ДПС ГИБДД ДПС либо боится наказания за нарушение правил дорожного движения и т. д.

Аналитический барьер может быть вызван неправильным восприятием конкретной ситуации или личности инспектора ГИБДД, или участника дорожного движения, а также особенностями их речи, разнице в уровне образования, развития и интеллекта, правовой подготовленности, в том числе в знании правил дорожного движения и т. д.

Эмоциональная преграда часто выражается негативными переживаниями, негативными чувствами, которые испытывает инспектор ГИБДД и участник дорожного движения. Характеризуется специфическими свойствами их эмоционального состояния (досада, вспыльчивость, ожесточенность, агрессивность, несостоятельность и др.).

Барьер властных полномочий – это когда на первый план выходят права инспектора ДПС ГИБДД по принципу «я сотрудник правоохранительных органов наделен властными полномочиями и поэтому я всегда прав». Иными словами, когда он пытается подчинить участника движения своим интересам [2, с. 462].

В целях повышения своего профессионального уровня коммуникативных компетенций инспектору ДПС ГИБДД необходимо на постоянной основе совершенствовать соответствующие навыками и умения.

Умение – это освоенный субъектом способ коммуникации при выполнении профессиональных действий, обеспечиваемый совокупностью приобретенных знаний.

Навык в данном случае – это устойчивый алгоритм общения, сформированный путем неоднократного упражнения в различных ситуациях профессиональной деятельности, характеризующийся высокой степенью освоения, т. е. автоматизированный способ решения встречающейся ранее задачи.

Профессионально значимыми для инспектора являются следующие умения и навыки общения с участниками дорожного движения.

Умение визуально оценивать в общении мотивы действий участников дорожного движения. Визуальная оценка и предкоммуникативная ориентировка помогают инспектору мысленно оценить дорожную ситуацию для принятия соответствующего решения. Если инспектор ДПС ГИБДД способен представить себя в какой-то мере на месте лица, управляющего транспортным средством, понять его настроение и мысли, ему легче будет понять в его действиях, поступки и поведение. Инспектору ДПС ГИБДД будет проще использовать поведение водителя транспортного средства в целях реализации своих профессиональных задач. В данном случае речь идет не об отказе от своей позиции в решении той или иной проблемы, а о более надежном способе ее защиты, избегая при этом возможных конфронтаций и столкновений. Иными словами, полезно в любой дорожной ситуации задать себе вопрос: «А как бы я поступил на его месте?». Умение смотреть на ситуацию глазами участников дорожного движения позволяет видеть в нем не только анонимную массу людей, но и личность среди участников дорожного движения, обладающую индивидуальными особенностями [3, с. 34].

Особое значение образ водителя в сознании инспектора ДПС ГИБДД приобретает в тех случаях, когда ему предстоит принимать решение о привлечении его к административной ответственности [4, с. 134]. Ошибочное восприятие личности водителя приводит к «приписыванию» ему скрытых мотивов и намерений, не соответствующих действительным фактам. В результате этого граждане неодобрительно высказываются в адрес инспектора ДПС ГИБДД и в целом складывается негативное общественное мнение о Госавтоинспекции [5, с. 96].

При определении мотивов нарушений Правил дорожного движения и других нормативов важно обращать внимание на особенности внешних проявлений в поведении нарушителя, его эмоциональное состояние и в соответствии с этим строить диалог с ним, предъявляя законные требования.

Достижение поставленной инспектором ДПС ГИБДД цели в профессиональном общении с участниками дорожного движения возможно при умелом использовании им методов убеждения, внушения и принуждения.

Убеждение – это метод словесного воздействия, суть которого состоит в том, чтобы доказать истинность определенного положения, правильность поступка или, наоборот, его противоправность, ложность занимаемой позиции, социальную опасность нарушений законности.

Успех деятельности инспектора ДПС ГИБДД во многом зависит от его умения убеждать участников дорожного движения в неправомерности их действий, опасности рискованного поведения на дороге, значимости и полезности соблюдения правовых норм, действующих в сфере дорожного движения.

В процессе убеждения важно словесное воздействие инспектора на чувства и волю правонарушителя. Следует иметь в виду, что убеждение эффективно лишь при условии, когда нарушитель готов слушать, понимать и осознавать предъявляемые требования и адекватно реагировать на принимаемые к нему административные санкции.

Убеждающе-разъясняющая речь инспектора ДПС ГИБДД должна содержать аргументы, произносимые авторитетным тоном. Невыразительная, стандартная, произносимая «как бы по долгу службы» речь может вызывать сомнения у правонарушителя в законности предъявляемых к нему требований. В таком случае он будет пытаться убедить инспектора в своей невиновности. Убеждение достигает цели, если правонарушитель способен критически оценить свои действия, и выразить свое согласие с требованиями инспектора.

Убеждение всегда требует логики доказательств. Его нельзя смешивать с так называемыми нотациями или морализированием. При убеждении определенная позиция доказывается, а при морализировании декларируется констатацией уже известных положений, в которых нет ни элементов убеждения ни внушения.

Внушение – это метод словесного воздействия, рассчитанный на некритическое восприятие сообщений, в которых нечто утверждается или отрицается без доказательств.

Внушение, как правило, достигается не логикой и доказательствами, а авторитетом инспектора ДПС ГИБДД, его обаянием, приятным голосом. Поэтому если инспектор ДПС ГИБДД выберет правильную интонацию, подберет нужные выражения, направленные на чувства участников дорожного движения, то такой подход позволит выработать у него необходимые психологические установки по соблюдению правовых норм, действующих в сфере дорожного движения.

Можно воздействовать на сознание и чувства нарушителя ПДД путем применения психологических приемов общения. Например, прежде чем предъявить к нему соответствующие требования следует спросить: «Зачем Вы так рискуете жизнью?», а затем раскрыть сам факт нарушения: проезд на зеленый сигнал светофора, рискованный обгон в ситуации, которая действительно могла быть опасной и привести к аварии, – побуждает нарушителя осознать свою вину и согласиться с доводами инспектора ДПС ГИБДД.

Внушение всегда оперативно, мгновенно. Оно усиливается, если инспектор ДПС ГИБДД выражает свои мысли в яркой, образной форме. Внушающее воздействие осуществляется в основном через чувства, а не разум. Степень внушаемости – явление дифференциально-личностное. Повышенной внушаемостью особенно отличаются водители молодого возраста, а также дети и подростки, с которыми в качестве пешеходов и пассажиров приходиться работать инспектору ДПС ГИБДД.

Принуждение – это метод правового воздействия на нарушителя правил дорожного движения.

В деятельности инспектора ДПС ГИБДД применение административных санкций является принудительной мерой, осуществляемой им непосредственно в процессе профессионального общения с правонарушителями.

Поэтому от умелой организации инспектором ДПС ГИБДД общения с участниками дорожного движения зависит и эффективность его правоприменительной деятельности.

Список литературы

1. Темняков Д. А Обучение слушателей и курсантов обеспечению личной профессиональной безопасности как профессиональная необходимость, его проблемы и педагогические возможности // Психология профессионализма сотрудников правоохранительных органов : Материалы научно-практической конференции. М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2002. С. 189–196.

2. Темняков Д. А. Проблемы профессионального образования сотрудников органов внутренних дел // Профессиональное образование сотрудников органов внутренних дел. Педагогика и психология служебной деятельности: состояние и перспективы : Международная конференция, посвященная празднованию 15-летия Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя : сборник научных трудов. М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2017. С. 460–463.

3. Темняков Д. А., Темнякова Е. Д. Педагогическая эвальвация результативности использования технических средств обучения в образовательных организациях Российской Федерации : учебное пособие. Ижевск : Типография «МарШак», 2019.

4. Административная деятельность полиции : учебное пособие. Ч. 2 / О. Э. Николаев. Руза : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2015.

5. Темняков Д. А. Использование сотрудниками полиции технических средств фотовидеофиксации противоправных действий во время проведения массовых мероприятий // Вестник Московского университета МВД России. 2015. № 9. С. 94–97.

Трушина И. О.[1],
командир отделения института
подготовки сотрудников
для органов предварительного следствия
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: ***Ярмонова Е. Н.***,
доцент кафедры
административной деятельности ОВД
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя,
кандидат юридических наук

ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ КУЛЬТУРЫ ВОЖДЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ КАК МЕРА ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Повышение культуры вождения водителей является важной составляющей обеспечения безопасности на дорогах. Низкий уровень культуры вождения порождает совершение большого количества дорожно-транспортных происшествий, в которых получают травмы и погибают водители, пассажиры и пешеходы.

Культура вождения – это взаимоотношения на дороге всех участников дорожного движения, их взаимовыручка и помощь. Это понятие не является юридической категорией. «Культура вождения» находится в плоскости моральных норм, за нарушение которых не предусматривается юридической ответственности. Однако несоблюдение социальных норм с высокой вероятностью может повлечь нарушение правил дорожного движения.

О низкой культуре вождения свидетельствуют происшествия, которые связаны с отсутствием у водителей уважения к участникам дорожного движения, их агрессивным управлением транспортными средствами. Для поддержания безопасности на дорогах автолюбителям «стоит заботиться не только о своих интересах, но и об интересах других участников дорожного движения» [1].

По статистике ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире погибает около 400 тыс. человек в возрасте до 25 лет [2]. Данный факт говорит о том, что каждый день на дорогах в результате дорожно-транспортных происшествий погибает более тысячи человек. Чаще всего автокультура на дорогах игнорируется молодыми участниками дорожного движения. Амбициозность и резкость управления автотранспортом, чрезмерная самоуверенность, желание показать все возможности и свойства автомобиля приводят к неизбежности происшествий на дорогах.

Поэтому с раннего детства родителям следует прививать юным участникам дорожного движения чувство долга и ответственности перед другими субъектами дорожного движения. Родители должны быть для ребенка примером соблюдения правильной культуры поведения на дороге. В рамках профилактики

[1] © Трушина И. О., 2021.

дорожно-транспортных происшествий стоит проводить профилактические занятия с детьми, прививать чувство ответственности на дороге за себя и других участников дорожного движения. Проведение классных часов в рамках школьных занятий как мера профилактики дорожно-транспортных происшествий поможет спроектировать поведение на дороге участников движения с раннего возраста, привьет дисциплинированность, доброжелательность, вежливость и правильную культуру поведения на дороге.

В рамках мер профилактики стоит создать учетную базу данных, где будет содержаться информация о водителях, часто нарушающих правила дорожного движения и совершающих дорожно-транспортные происшествия, указана проведенная с ними работа. Если водитель захочет быть исключенным из данной базы, то ему будет предложен перечень общественно-полезных работ (помощь в благоустройстве города, помощь больницам помощь людям с ограниченными возможностями, помощь детским домам и др. полезные работы). Если водитель после исключения из базы вновь привлекается к административной ответственности, он будет привлечен таким мерам воздействия, как повторная сдача экзамена на вождение и работа с психологом, направленная на повышение культуры вождения.

Одной из мер профилактики в настоящее время является активная агитация водителей к соблюдению правил дорожного движения с помощью мотивационных баннеров на дорогах. Различные лозунги («Дорога – не место для игр», «Скорость убивает. Сбавьте скорость на пешеходном переходе» и др.) влияют на подсознание водителей, предупреждая их о возможных последствиях несоблюдения культуры вождения.

России стоит воспринять практику зарубежных стран по борьбе с «агрессивным вождением»: вынужденные остановки водителей с агрессивной манерой поведения с целью восстановления психологического состояния, прохождение курсов контроля гнева водителей.

Внедрение и проведение такой профилактической работы направлено на повышение культуры вождения каждым участником дорожного движения. Каждый участник дорожного движения, но прежде всего водители транспортных средств, должны осознавать, что на дороге они несут ответственность не только за свою жизнь, но и за жизнь других участников дорожного движения.

Список литературы

1. Казаченок В. В. Повышение уровня культуры водителей как фактор безопасности дорожного движения, г. Казань, 2016 // URL: https://cyberleninka.ru/-article/n/povyshenie-urovnya-kultury-voditeley-kak-faktor-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya.

2. Фонд пропаганды Безопасности дорожного Движения «Новое поколение». URL: http://fpbdd.ru.

3. Официальный сайт МВД России. URL: https://мвд.рф/mvd/structure1/-Glavnie_upravlenija/Glavnoe_upravlenie_po_obespecheniju_bezo.

4. Административная деятельность полиции : учебник / под. ред. О. В. Зиборова, В. В. Кардашевского. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2021.

5. Калинина С. В. Контрольно-надзорная деятельность полиции в области обеспечения безопасности дорожного движения // Проблемы учета и права в современной России / под ред. Г. И. Алексеевой, Е. Н. Домбровской, А. Н. Приженниковой. М., 2017. С. 122–127.

6. Михайленко Н. В. Актуальные проблемы трансформации органов внутренних дел в условиях цифровой экономики // Полиция и общество: проблемы и перспективы взаимодействия. 2019. № 1 (3). С. 147–152.

Уваров Д. С.[1]*,*
командир отделения факультета
подготовки сотрудников полиции
для подразделений по охране общественного порядка
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: ***Константинов А. В.****,*
заместитель начальника кафедры
административной деятельности ОВД
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя, кандидат юридических наук

ЭФФЕКТИВНЫЕ МЕТОДЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В данной статье мы рассмотрим, что же все-таки является методом обеспечения безопасности дорожного движения, выясним наиболее эффективные методы для соблюдения правил дорожного движения. Обеспечение безопасности дорожного движения является основной задачей Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД). Для регулирования дорожного движения и уменьшения случаев дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) служат светофоры, дорожная разметка, предупредительные знаки, знаки ограничения скоростного режима.

Все эти методы существуют для сохранности жизни и здоровья граждан, повышения качества жизни, но и самого главного, от которого зависит все перечисленное, – это соблюдение требований безопасности дорожного движения.

Ежегодно в России в ДТП погибают около 20 тыс. человек, ущерб за последние 5 лет от ДТП в России составляет около 5,5 трлн руб.

Основные причины – невыполнение водителями транспортных средств правил дорожного движения, которая, в свою очередь, накладывается на трудность проектирования дорог, нерегулируемых пешеходных переходов, пересечений дорог, их качество, а также самонадеянность виновников, желание нарушить правила дорожного движения без привлечения к административной ответственности. Водители соблюдают правила дорожного движения не из-за того, чтобы чувствовать себя безопасными на дороге, а чтобы избежать административного наказания, например в виде административного штрафа, за нарушение ПДД.

Порой водителю проще отдать 500 руб., чем медленно, по его мнению, ехать по дороге с установленной скоростью, тем более что «опытный» водитель знает расположение средств видеофиксации, обычное расположение постов дорожно-патрульной службы. В этих местах он просто снижает скорость, а на «слепых» участках дороги едет, нарушая установленный режим скорости.

Для начала рассмотрим: кто может быть участником дорожного движения?

Участниками дорожного движения являются: пешеходы, водители, пассажиры, люди, которые выполняют работу на дорогах в связи с их деятельностью. Всем этим участникам необходимо соблюдать установленные государ-

[1] © Уваров Д. С., 2021.

ством правила, которые закреплены в нормативных актах Российской Федерации и имеющих юридическую силу. Одним из главных документов можно считать: Федеральный закон Российской Федерации «О безопасности дорожного движения», а также Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (гл. 12), Уголовный кодекс Российской Федерации (гл. 27). Данные нормативные акты закрепляют санкции, которые возникают при нарушении правил дорожного движения. Несоблюдение этих правил приводит к серьезным последствиям. Участники дорожного движения периодически выполняют действия и проступки, которые категорически запрещены законодательством Российской Федерации. Рассмотрим различные случаи нарушения [2]:

1. Управление транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического, токсического опьянения.

В настоящий момент в Российской Федерации это является самым распространенным случаем. Большинство ДТП, различных неправомерных ситуаций в дорожном движении происходит именно по этой причине, нужно понимать, что это карается законом: ст. 12.8. КоАП РФ «Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения» влечет наложение административного штрафа в размере 30 тыс. руб. с лишением права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет.

Либо если лицо повторно нарушает КоАП РФ наступает уголовная ответственность (ст. 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»).

Управление автомобилем, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, либо имеющим судимость за совершение в состоянии опьянения преступления наказывается штрафом в размере от 200 тыс. до 300 тыс. руб. или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет, либо обязательными работами на срок до четырехсот восьмидесяти часов с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет, либо принудительными работами на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет [6].

Как мы наблюдаем, за подобные нарушения государство наказывает очень строго и относится к таким случаям с предельным вниманием.

За 2020 г. на российских дорогах произошло почти 13,8 тыс. ДТП с водителями в состоянии алкогольного опьянения.

В 2019 г. подобных происшествий было 14,8 тыс. Но число погибших и пострадавших в таких автоавариях сократилось на 11 % с 4 тыс. (в 2019 г.) до 3,6 тыс. (в 2020 г.) [2].

Число пострадавших в 2019 г., которое составляло 20 тыс. сократилось до 18 тыс. в 2020 г.

2. Усталость водителя.

Нужно понимать, что у уставшего водителя, который достаточно долгое время управляет транспортным средством: притупляется внимание, при обнаружении препятствия, опасности на пути время реакции увеличивается, ослабевает координация движений, водитель начинает допускать ошибки в управлении транспортным средством, тем самым нарушая Правила дорожного движения.

Существует много случаев ДТП по следующим, например, причинам: человек поздно среагировал либо уснул.

3. Превышение скоростного режима установленного на участке дороги.

Один из самых распространенных случаев ДТП происходит по следующим причинам: превышение скорости, причем чаще всего при серьезном нарушении данного пункта, у водителей или пассажиров наступает смерть. Исследования показали, что ДТП чаще всего случается из-за того, что водитель двигается быстрее или медленнее средней скорости потока, в данных ситуациях водитель привыкает к скорости и не способен быстро отреагировать и оценить внезапно возникшую ситуацию на дороге. Из-за этого и происходят самые ужасные аварии с самыми ужасными последствиями.

4. Погодные условия.

Зачастую недооценка водителем погодных условий, превышение скоростного режима и дистанции между другими участниками дорожного движения приводят к заносу автотранспортного средства с последующим столкновением.

Для профилактики совершения правонарушений особое внимание необходимо уделять организации и проведению профилактических мероприятий, разрабатываемых на основе анализа аварийности, выработке соответствующих мер реагирования и конкретных предложений, направленных на реальное сокращение числа ДТП и пострадавших в них людей, а с водителями проводить воспитательную работу, например на уроках вождения в автошколе, при сдаче экзамена вождения в Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России, а также в случае совершения правонарушений, кроме того, водителям нужно показывать различные воспитательные видеоролики, плакаты и т. д.

Воспитательная работа должна включать объяснение по поводу нарушений правил дорожного движения, последствия правонарушений, статистику ДТП из-за несоблюдения правил дорожного движения.

Для решения причины несоблюдения водителями правил дорожного движения требуется ужесточить административную ответственность за их нарушения и усилить надзор за исполнением законодательства об административной ответственности, проводить операции по выявлению нарушителей правил дорожного движения, ужесточить административную ответственность за езду в состоянии алкогольного опьянения, а также за управление транспортным средством лицом, лишенным или не имеющим права управления транспортным средством.

Как показывает исследование, основной причиной ДТП является нарушение правил дорожного движения, поэтому целью административной ответственности становится побуждение водителей к правомерному поведению, снижению аварийности на дорогах.

Добиться эффективного результата в снижении количества ДТП только увеличением размера санкции административного законодательства невозможно, поэтому необходимо найти и другие способы воздействия на ситуацию. Реставрирование автомобильных дорог, воспитательные работы в целях предотвращения правонарушений в области дорожного движения, поправки в КоАП РФ, безусловно, приведут к снижению статистики автомобильных аварий. Предложенные меры по оптимизации мер государственного принуждения к правонарушителям в области дорожного движения и состояния автомобильных дорог способны повлиять на повышение дорожно-транспортной дисциплины водителей транспортных средств.

Список литературы

1. Солошенков П. А., Мукабенов М. В. Вопросы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Труды академии управления МВД России. 2013. № 4 (28). С. 12–15.
2. Официальная статистика ГИБДД МВД России. URL: stat.gibdd.ru.
3. Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (ред. от 01.07.2021) // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/.
4. Федеральный закон от 10 декабря 1996 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/.
5. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709.
6. Федеральный закон от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ «Уголовный кодекс Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/.
7. Константинов А. В. Административное поведение государственного служащего // Актуальные вопросы применения норм административного права («Кореневские чтения») : II Международная научно-практическая конференция : сборник научных трудов. М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2018. С. 313–317.
8. Константинов А. В. К вопросу об административном поведении // Сборник научных трудов I Международной научно-практической конференции «Актуальные вопросы административно-правового регулирования («Кореневские чтения»)». М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2017. С. 398–401.
9. Калинина С. В. Контрольно-надзорная деятельность полиции в области обеспечения безопасности дорожного движения // Проблемы учета и права в современной России / под ред. Г. И. Алексеевой, Е. Н. Домбровской, А. Н. Приженниковой. М., 2017. С. 122–127.

Ульянова И. В.[1]*,*
профессор кафедры педагогики
учебно-научного комплекса психологии
служебной деятельности
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя,
доктор педагогических наук, доцент

ОРГАНИЗАЦИЯ В СИСТЕМЕ РОССИЙСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ ПЕДАГОГИЧЕСКИ-ПРАВОВОГО КЛАСТЕРА «БЕЗОПАСНОЕ ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ»

Рост проблем, связанных с безопасностью дорожного движения в современном российском обществе (что подтверждается статистикой Росстата), условно можно разделить на несколько аспектов:

– *технический аспект* (совершенствование качества, скоростного режима средств передвижения, расширение их арсенала, оптимизация контроля за скоростью и пр.);

– *административно-правовой аспект* (регламентация норм, правил пользования транспортом, совершенствование законодательной базы);

– *дидактический аспект* (обучение водителей правилам пользования транспортом и пр.).

Вместе с тем сегодня все более очевидной становится проблема, связанная с формированием *культуры поведения личности в системе дорожного движения*, которая является *первичным базисом* грамотного и ответственного поведения человека на дороге, в транспорте. *Сензитивный возраст* для формирования этой культуры – дошкольный, младший школьный, средний школьный возрасты (с 3 до 12–13 (14–15) лет), когда ребенок, подросток отзывчивы на воспитательные воздействия педагогов, интериоризируют правила, нормы общества. В этом случае, как следствие, в период юношества у личности реализуются такие качества, как ответственность, обязательность, надежность, и в целом можно говорить о появлении нравственного, правового сознания [7].

Существуют ли сегодня, в постсоветском обществе, реальные эффективные педагогические ресурсы для формирования подрастающего поколения как будущих граждан с высоким уровнем поведенческой культуры в целом? Сложно утвердительно ответить на этот вопрос (что подтверждается многочисленными примерами антигуманного, противоправного поведения несовершеннолетних в обществе в целом).

В данном случае целесообразно обратиться к такому факту в российской системе образования, как *амбивалентность ее методологических основ*, очевидное противостояние положений философии светского гуманизма и постмодернизма.

В первом случае обратимся к тексту Закона Российской Федерации «Об образовании» (2012 г.) как транслятору гуманистического дискурса [9]:

---

[1] © Ульянова И. В., 2021.

1. Воспитание обучающихся при освоении ими основных образовательных программ в организациях, осуществляющих образовательную деятельность, осуществляется на основе включаемых в образовательную программу рабочей программы воспитания и календарного плана воспитательной работы, разрабатываемых и утверждаемых такими организациями самостоятельно, если иное не установлено указанным федеральным законом.

2. Воспитание – деятельность, направленная на развитие личности, создание условий для самоопределения и социализации обучающихся на основе социокультурных, духовно-нравственных ценностей и принятых в российском обществе правил и норм поведения в интересах человека, семьи, общества и государства, формирование у обучающихся чувства патриотизма, гражданственности, уважения к памяти защитников Отечества и подвигам Героев Отечества, закону и правопорядку, человеку труда и старшему поколению, взаимного уважения, бережного отношения к культурному наследию и традициям многонационального народа Российской Федерации, природе и окружающей среде. Это положение напрямую отражает идеи гуманистической педагогики (И. П. Иванов [4], В. А. Караковский [5], В. А. Сухомлинский [8] и др.).

Что декларируется постмодернизмом? – пренебрежение к воспитанию, научному знанию, традициям, нормам, культ человека-номада (путешественника), сарказм, ирония; в нем отрицается возможность достоверности и объективности, утрачивают свое значение традиции, правила, понятия «правота», «справедливость» (Ж. Батай, Ж. Делез, Ф. Р. Рорти, М. Фуко и др. [3; 6]). Обозначенные явления сегодня широко представлены в средствах массовой информации и коммуникации (телевидение, интернет), в бытовой жизни, в системе образования, что реализуется на уровне расцвета маргинальной культуры, контркультуры (девальвирующих прогресс общества, нравственность, эволюцию личности) в ущерб традиционной гуманистической культуре. В этих условиях расширяется перечень видов отклоняющегося поведения несовершеннолетних, куда включаются и те, которые связаны с поведением на дороге, на транспорте. В последнем случае мы предлагаем следующую классификацию:

– *поведение в транспорте* (социально одобряемое поведение пассажира / социально неодобряемое поведение пассажира как рискованное – хулиганство, зацеперство);

– *поведение на дороге* (роль пешехода, роль водителя велосипеда, самоката, скутера, роликовых кроссовок и пр. на уровне социально одобряемого поведения / нарушение правил – рискованное поведение).

Профилактика и пресечение отклоняющегося поведения несовершеннолетних в транспорте, на дороге сегодня осуществляется сотрудниками ОВД, транспортной полиции (рейды, беседы, акции и пр.). Однако, как отмечают специалисты (Т. А. Березина, Л. Н. Бочарникова, Н. А. Курмаева и др.) [1; 2], ресурс такой работы недостаточен, она носит мероприятийный, недостаточно системный характер.

Нами подчеркивается необходимость объединения сил образовательной системы и системы ОВД страны, согласованность действий, деятельности школы и транспортной полиции, отделов по делам несовершеннолетних. Очевидно,

что подобная интеграция возможна только в условиях функционирования гуманистической воспитательной системы, когда профилактика отклоняющегося поведения несовершеннолетних реализуется системно с 1 по 11 классы с использованием актуальных для конкретного возраста методов, форм, средств воспитания культуры поведения в транспорте, на дороге. В целом разговор идет о конкретном тематическом кластере «Безопасное дорожное движение». Кластер (англ. cluster – скопление, кисть, рой) – объединение нескольких однородных элементов, которое может рассматриваться как самостоятельная единица, обладающая определенными свойствами. Педагогически-правовой кластер «Безопасное дорожное движение» – специальная структура, объединяющая специалистов (системы образования, правоохранительных органов) в области нравственного и правового воспитания несовершеннолетних в условиях образовательных организаций с целью формирования у них: знаний правил дорожного движения; ответственного поведения на дороге и в транспорте; профилактики отклоняющегося поведения в системе дорожного движения; перспективного образа ответственного взрослого в системе дорожного движения.

Образовательные организации – наиболее эффективная среда для реализации такой комплексной педагогически-правовой деятельности. Как следствие, целесообразна инициатива для экспериментальной апробации предложенного кластера с целью последующей экстраполяции разработанной модели профилактики на регион, страну.

Безопасность дорожного движения – проблема не только административно-правового уровня, но и социокультурного, педагогического, психологического, что требует, в частности от Минпросвещения России и МВД России интеграции усилий в области системной и пролонгированной профилактики нарушения правил дорожного движения. (Современный взрослый участник дорожного движения – вчерашний школьник, который, в силу возрастной сензитивности, способен наиболее активно и эффективно усваивать актуальные для образованной, ответственной личности и высококультурного общества нормы, правила, требования).

Список литературы

1. Березина, Т. А. Особенности обеспечения безопасности несовершеннолетних на объектах железнодорожного транспорта // Молодой ученый. 2021. № 6 (348). С. 172–174.

2. Бочарникова Л. Н. Деятельность территориальных органов МВД России на транспорте по предупреждению и пресечению правонарушений несовершеннолетних // Пробелы в российском законодательстве. 2018. № 4. С. 224–228.

3. Делез Ж., Гваттари Ф. Капитализм и шизофрения. Книга 2. Тысяча плато. М. ; Екатеринбург : У-Фактория, Астрель, 2010.

4. Иванов И. П. Воспитывать коллективистов : Из опыта работы школ Ленинграда и Ленингр. обл. М. : Педагогика, 1982.

5. Караковский В. А. Стать человеком : Общечеловеческие ценности – основа целостного учебно-воспитатательного процесса. М. : [Б. м.], 1993.

6. Коломыц Д. М. Влияние постмодернизма на эволюцию мировоззрения человека в культуре начала 21 века // Вестник КазГУКИ. № 1. 2015. С. 21–24.

7. Слободчиков В. И., Исаев Е. И. Психология развития человека. Развитие субъективной реальности в онтогенезе : учебное пособие. М. : Изд-во ПСТГУ, 2013.

8. Сухомлинский В. А. Павлышская средняя школа : обобщение опыта учеб.-воспитат. работы в сел. сред. школе. М. : Просвещение, 1979.

9. Федеральный закон от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» (ред. от 11.06.2021) // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_140174/.

Хмелев С. А.[1]*,*
старший преподаватель кафедры
предварительного расследования
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя,
кандидат юридических наук

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ

Обеспечению безопасности дорожного движения в Российской Федерации на современном этапе уделено достаточно плотное внимание не только со стороны руководства государства, но и со стороны самого общества. Одним из основополагающих нормативных актов, регулирующих эту область, является Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». Непосредственно в п. 8 Указа Президентом дано указание Правительству о сокращении смертности на дорогах в 3,5 раза с последующим достижением нулевой отметки к 2030 г.

Для достижения поставленных задач в первую очередь необходимо направить усилия на сокращение случаев управления транспортом в состоянии опьянения. Согласно статистическим данным доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) с участием пьяных водителей составляет порядка 10 %. Эти показатели свидетельствуют о том, что в России все еще существуют проблемы связанные с управлением транспортом в состоянии опьянения. Так, например, в 2020 г. сотрудниками ГИБДД МВД России было пресечено 550 700 фактов противоправного управления транспортом в состоянии алкогольного или иного опьянения, а также фактов отказа водителей от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, из которых 66 301 человек привлечен к уголовной ответственности.

Таблица 1

Расследованные и направленные в суд уголовные дела дознавателями ОВД за период 2016–2020 гг.

Год	**Всего расследовано уголовных дел**	**Направлено в суд**
2016	84 965	84 183
2017	79 783	78 980
2018	73 115	72 149
2019	65 967	64 919
2020	66 301	65 195

Для наглядности неоднократного совершения преступления, на наш взгляд, следует привести данные по отдельным регионам России, где просматривается значительный их рост.

[1] © Хмелев С. А., 2021.

Таблица 2

Негативная динамика неоднократного совершения преступлений в отдельных регионах Российской Федерации

Субъект РФ	Количество по годам				
	2016	2017	2018	2019	2020
Волгоградская область	67	144	175	279	280
Республика Бурятия	45	103	189	241	264
РТ	35	127	176	208	206
Брянская область	20	45	59	110	116

Федеральный закон № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» был принят 31 декабря 2014 г. В связи с принятием указанного долгожданного закона повторное управление транспортным средством в состоянии алкогольного или иного опьянения наконец-то было криминализировано. В соответствии с указанным нормативным актом в УК РФ была введена новая норма, а именно ст. 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию». С 1 июля 2015 г. положения вновь принятой нормы вступили в законную силу.

Проанализировав положения действующей нормы, следует резюмировать, что как само ее наименование, так и содержание диспозиции, а также и санкции, по своей сути не совсем определены и логичны.

Так, исходя из содержания диспозиции, законодатель смешал в одной части как объективную сторону, так и субъективную сторону, а также субъекта, совершившего данное преступление. Иными словами, в одной норме предусмотрена одинаковая ответственность как лица, ранее управляющего автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, так и лица, имеющего судимость за совершение преступлений предусмотренных ст.ст. 264.1, а также п. «а» чч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ. Соответственно и санкция единой нормы предусматривает одинаковую ответственность совершенно разных по своей сути субъектов преступления, лица ранее привлеченного к административной ответственности и лица, ранее судимого за аналогичное преступление.

В данном случае следует согласиться с мнением И. В. Карлова, что «… при определении меры наказания, законодателем не были в полной мере учтены личностные особенности субъектов, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения. Нередко лица, совершающие подобные деяния, имеют значительную деформацию личности, для многих характерен правовой нигилизм» [1, с. 74].

Исследовав содержание пояснительной записки к проекту федерального закона «О внесении изменения в статью 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации» указано, что совершение повторных преступлений по ст. 264.1

УК РФ, как правило, не влечет для виновных более строгую ответственность. Так, в Калининградской области гражданин Ч. в 2016 г. совершил 14 преступлений, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ, за которые осужден четыре раза. В Астраханской области гражданин К. с 2016 г. по 2018 г. трижды привлечен к ответственности по ст. 264 УК РФ. На территории Белгородской области гражданин К. в 2017 г. совершил четыре преступления, за каждое из которых был осужден в мае, июне, сентябре и ноябре. На протяжении 2019 и 2020 гг. гражданин А. дважды осужден в Омской области по шести преступлениям. Во всех указанных случаях в качестве основного вида наказания лицам назначались обязательные работы. В Забайкальском крае в отношении гражданина К. в 2019 г. по четырем преступлениям вынесено три приговора, в соответствии с которыми основными наказаниями назначались обязательные работы либо лишение свободы условно.

Резюмируя приведенные данные, следует отметить, что во всех указанных случаях в качестве основного вида наказания лицам назначались обязательные работы либо лишение свободы условно.

В поддержку указанных тенденций следовало бы отразить, что на государственном уровне давно созрел вопрос об ужесточении уголовного наказания за совершение данного преступления лицам, ранее судимым за данное преступление. Так, на момент подготовки настоящей статьи в Государственной Думе во втором чтении был принят проект федерального закона об ужесточении наказания в отношении лиц, ранее судимым за такое преступление штрафом до пятисот тысяч рублей и до трех лет лишения свободы.

Таким образом, ввиду отсутствия в действующем законе соответствующих санкций, должных мер к злостным нарушителям закона на практике не применяется.

По поводу названия рассматриваемой нормы следует частично согласиться с мнением Р. Б. Осокина и В. Г. Кокорева о том, что содержание данной статьи является более широким по сравнению с ее наименованием, так как в названии сделан акцент только на наличие у лица административной ответственности за нарушение им правил дорожного движения, но почему-то ничего не упоминается о судимости. В данном случае они предлагают расширить наименование ст. 264.1 УК РФ, которое может быть звучать как: «Нарушение правил дорожного движения лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения» [2, с. 123]. Предлагаемое указанными авторами название нормы, по нашему мнению, не совсем уместно. В частности, в данном случае они упоминают в названии ограниченное понятие «алкогольное опьянение». Однако они не учли, что существуют и другие состояния опьянения, при которых запрещено управлять транспортом. Это и наркотическое и токсическое опьянение. Выделяют и некоторые другие подвиды опьянения. В данном случае, учитывая приведенные доводы название рассматриваемой нормы изложить следующим образом: «Управление транспортным средством в состоянии опьянения».

Кроме того, хотелось бы подискутировать с этими же авторами по поводу диспозиции ст. 264.1 УК РФ. Так, авторы предлагают: «Дифференцировать деяние, отраженное в ст. 264.1 УК РФ на две статьи УК РФ. В 264.1 УК РФ оставить именно административную преюдицию, которая и отражена в названии

этой статьи уголовного закона, а наличие судимости за совершение преступлений в состоянии алкогольного опьянения (чч. 2, 4 и 6) поместить в качестве особого квалифицированного состава ст. 264 УК РФ с отражением признака повторности» [2, с. 124].

Данное предложение, на наш взгляд, весьма дискуссионно, поскольку диспозиция данной нормы предусматривает нарушение правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим автомобилем, трамваем, троллейбусом или иным механическим транспортным средством, повлекшим по неосторожности различные тяжкие последствия (тяжкий вред здоровью, смерть человека, смерть двух и более лиц). В диспозициях этих же норм указывается и на управление в состоянии опьянения. Другими словами, нормы ст. 264 УК РФ кроме основного объекта «безопасности движения» предусматривают и обязательный дополнительный объект здоровье и жизнь других людей. Кроме того, субъективная сторона ст. 264 УК РФ выражена в форме неосторожности, а в ст. 264.1 УК РФ в форме прямого умысла.

Поэтому в данном случае, учитывая противоречие содержания рассматриваемых норм, считаем нецелесообразным дифференцирование части содержания ст. 264.1 УК РФ, касающейся судимости лица за аналогичное деяние в ст. 264 УК РФ, а считаем целесообразным ее дифференцирование именно в ч. 2 ст. 264.1.

Исходя из рассмотренных выше дефиниций, полагаем, что с целью упорядочения содержания рассматриваемой нормы следует изложить название ст. 264.1 УК РФ в следующей редакции «Управление транспортным средством в состоянии опьянения».

Дифференцировать содержание рассматриваемой нормы на две части, т. е. две диспозиции, и изложить рассматриваемую норму в следующем ракурсе: «1. Повторное управление механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения или отказавшемуся от выполнения законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, ранее подвергнутым административному наказанию за аналогичное правонарушение. 2. То же деяние, совершенное лицом, имеющим судимость по п. “а”, чч. 2, 4 или 6 ст. 264 настоящего Кодекса либо настоящей статьей». В качестве сдерживающего фактора для лиц, привлекаемых к уголовной ответственности по ч. 2 ст. 264.1 УК РФ, считаем целесообразным повысить ответственность в виде штрафа до пятисот тысяч рублей и в виде лишения свободы до трех лет.

Список литературы

1. Карлов И. В. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.1 УК РФ): теоретические и правовые аспекты // Пенитенциарное право: юридическая теория и правоприменительная практика. 2020. № 3 (25). С. 72–75.

2. Осокин Р. Б., Кокорев В. Г. К вопросу о повышении интенсивности криминализации деяния, сопряженного с нарушением правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.1 УК РФ) // Вестник Московского университета МВД России. 2021. № 2. С. 121–124.

Чипурина Е. А.[1]*,*
ведущий научный сотрудник
Научного центра безопасности
дорожного движения МВД России,
кандидат юридических наук

ДЕТИ – АКТИВНЫЕ УЧАСТНИКИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В МЕГАПОЛИСЕ И ИХ БЕЗОПАСНОСТЬ

Мегаполис – это не только огромный многомиллионный город, но и центр всего нового и интересного. Многие взрослые, приехавшие из небольших городков, приходят в восторг от возможностей, которые открывает мегаполис. Что уж говорить о детях.

Сегодня почти любой ребенок скажет, что жить в мегаполисе гораздо интереснее, чем в любом другом месте. Получать знания не только в школе, но и свободно посещать интерактивные музеи, образовательные площадки, заниматься необычными видами спорта – постоянно быть в центре событий. Это ли не мечта большинства современных детей?

Однако мегаполис таит в себе и множество опасностей. Чаще всего в опасные ситуации дети попадают на городских дорогах и улицах. Многие дети наравне со взрослыми становятся активными участниками дорожного движения практически с рождения. Поездки детей в детский сад, а затем и в школу в другой район города стали вполне обыденными. К этому можно добавить поездки в кружки, секции, центры развлечений, находящиеся на значительном удалении от места постоянного проживания.

Как известно, причиной ДТП является опасное поведение человека в дорожно-транспортной ситуации, например из-за незнания мер обеспечения безопасного движения, отсутствия навыков безопасных действий, неумения прогнозировать обстановку и т. п. У детей, как правило, не полностью сформированы навыки ориентации в окружающей городской среде, они зачастую недооценивают опасность транспорта для их жизни и здоровья.

Статистические данные хоть и свидетельствуют о планомерном снижении показателей дорожно-транспортной аварийности с участием несовершеннолетних, тем не менее пока не могут нас порадовать отсутствием погибших детей. Так в 2020 г. в 15 170 ДТП с несовершеннолетними в Российской Федерации погибло 502 ребенка и было ранено 16 675. В Москве в 601 ДТП с несовершеннолетними в возрасте до 16 лет погибло 3 ребенка, и 634 получили ранения. По видам ДТП распределились следующим образом: наезды на пешеходов – 335 случаев (55,7 %), столкновения транспортных средств – 185 случаев (30,8 %), наезд на велосипедиста – 40 случаев (6,7 %), наезд на препятствие – 15 случаев (2,5 %), падение пассажира в транспортном средстве (автобусе) – 13 случаев (2,2 %) [1].

На примере статистических данных о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Москве за май 2021 г. мы можем рассмотреть, в какие ДТП чаще

---

[1] © Чипурина Е. А., 2021.

всего могут попасть дети в мегаполисе в весенне-летний период, когда много времени проводят на улице.

Итак, в мае было зарегистрировано 76 дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних, в которых один ребенок погиб и 82 – получили ранения.

Самым распространенным видом ДТП стал наезд на пешехода – 43 случая (56,6 %), в которых были ранены 45 детей. Столкновения – 20 случаев (26,3 %) повлекли гибель одного ребенка и ранения 23. Были зарегистрированы 10 случаев наезда на велосипедиста (13,1 %), в которых пострадали 10 детей. Внимания заслуживает и такой вид ДТП, как падение пассажира в транспортном средстве (автобусе). Хоть за месяц и было зарегистрировано всего два случая, но их опасность состоит в том, что потерпевшими становятся очень маленькие дети в возрасте от 1 года до 5 лет [1].

Рассмотрим каждый из видов дорожно-транспортных происшествий более детально.

Наезды на пешеходов происходят каждый день и чаще всего на нерегулируемых пешеходных переходах либо на дворовой территории. Так, 30 мая 2021 г. в 17 ч 10 мин автомобиль «Ниссан Эрнесса» следовал по внутридомовой территории и совершил наезд на пешехода – Романа К. шести лет, вышедшего на проезжую часть из-за припаркованного транспортного средства. Ребенок на момент ДТП находился в сопровождении бабушки. В другом, похожем случае, ребенок 7 лет, гуляющий с ровесником без сопровождения взрослых, пересекал проезжую часть внутридомовой территории на самокате и также был сбит автомобилем. Еще один ребенок четырех лет, гуляющий с мамой, выехал на велосипеде под колеса автомобиля из-за припаркованного транспортного средства. На нерегулируемых пешеходных переходах в ДТП чаще попадают дети в возрасте 9–14 лет, находящиеся в сопровождении взрослых и перемещающиеся самостоятельно. Рассчитывая на безопасность перехода, соблюдение правил другими участниками дорожного движения (водителями), дети теряют бдительность, не смотрят по сторонам и попадают под колеса автомобилей[1].

Случаи наезда на пешехода, переходящего дорогу вне пешеходного перехода, т. е. в неположенном месте, единичны. Такое поведение свойственно подросткам в возрасте 14–15 лет, которые самостоятельно передвигаются по городу и игнорируют возможность безопасного перехода через дорогу по пешеходному переходу, находящемуся в 30–40 метрах от них.

Как правило, девять из десяти дорожно-транспортных ситуаций с участием детей заканчиваются госпитализацией с диагнозами закрытая черепно-мозговая травма, сотрясение головного мозга, ушиб головы, перелом ключицы, переломы и ссадины конечной и т. п.

Стоит обратить внимание на то, что основная масса дорожно-транспортных происшествий происходит в светлое время суток. Это значит, что одежда со световозвращающими элементами в данных ситуациях не обеспечивает безопасность

[1] Здесь и далее по тексту автор использует данные, полученные из Автоматизированной информационно-управляющей системы ГИБДД.

детей на дороге и надо разрабатывать другие механизмы снижения их виктимности.

Второе место среди ДТП с участием несовершеннолетних занимают столкновения транспортных средств. На момент ДТП дети находятся в автомобиле с родителями. Тяжесть последствий зависит от того, насколько ответственно родители подходят к соблюдению правил перевозки детей в автомобиле. Так, при столкновении автомобилей «Хонда Сивик» и «Мерседес», произошедшем 31 мая 2021 г. в ЗАО г. Москвы, пострадал пассажир автомобиля «Мерседес» 2019 г. р. Благодаря тому, что малыш находился в автокресле на заднем сиденье и был пристегнут ремнем безопасности, он получил незначительный ушиб мягких тканей головы. Результат другого столкновения был более серьезным. При столкновении автомобилей «Мерседес» и «Хонда CRV» пассажир 2015 г. р., находившийся на заднем сиденье, пристегнутый ремнем безопасности при помощи бустера, получил сотрясение головного мозга и был госпитализирован в детскую больницу.

Наезды на велосипедистов, занимающие третье место среди ДТП с детьми, происходят в разных местах (нерегулируемые пешеходные переходы, дворовая территория), всегда заканчиваются причинением вреда здоровью и последующей госпитализацией детей.

Как уже указывалось выше, повышенную опасность представляют дорожно-транспортные происшествия, связанные с падением пассажиров в автобусе. В мае 2021 г. было зафиксировано два таких ДТП. В одном случае пострадал ребенок 4 лет (госпитализирован в больницу с диагнозом: гематома мягких тканей головы), в другом – 5 лет (ушиб правого бедра). В обоих случаях падение детей произошло в результате резкого торможения автобуса. Мамы, сопровождавшие своих детей, не смогли его предотвратить. Одна из мам также пострадала в результате падения вместе с ребенком.

Детальное изучение материалов ДТП с участием несовершеннолетних позволяет сделать неутешительный вывод: более чем в 90 % случаев дети становятся жертвами ДТП по вине взрослых. В одних случаях виноваты сами родители, оставившие малышей на улице без присмотра либо не соблюдающие правила перевозки детей в автомобиле. В других – виноваты водители, не проявившие должного внимания при движении во дворах жилых домов в условиях ограниченной видимости, проигнорировавшие правила проезда нерегулируемых пешеходных переходов.

Таким образом, для того чтобы снизить вероятность попадания детей в дорожно-транспортное происшествие, родителям надлежит соблюдать простые, но очень важные правила: малышей нельзя оставлять без присмотра даже во дворах домов, так как автомобильное движение в жилых зонах и дворовых территориях может быть весьма активным. Детям старшего возраста, которые перемещаются по городу самостоятельно, следует постоянно напоминать о правилах безопасного поведения в транспорте, на дорогах, особенно, когда они перемещаются на велосипедах, роликах и ставших популярными за последние несколько лет, средствах индивидуальной мобильности (электросамокатах, гироскутерах, сигвеях).

Именно на взрослых лежит обязанность обеспечивать дорожно-транспортную безопасность своих детей в мегаполисе, и они не должны об этом забывать.

Список литературы

1. Официальный сайт ГИБДД МВД России. Статистические показатели состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации за 2020 г. // URL: http://stat.gibdd.ru/.

Чужакова Е. А.[1]*,*
курсант факультета
подготовки сотрудников полиции
для подразделений по охране общественного порядка
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: ***Константинов А. В.****,*
заместитель начальника кафедры
административной деятельности ОВД
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя,
кандидат юридических наук

ПРОФИЛАКТИКА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ УЧАСТИИ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ YANDEX

Обеспечение безопасности дорожного движения на сегодняшний день стало одним из наиболее значимых направлений деятельности государственных органов, организаций и прочих субъектов дорожной инфраструктуры. Безусловно, достижения науки и техники диктуют новые условия деятельности правоохранительной системы. Это обусловливается усложнением структуры и характера общественных отношений в рамках информатизации и цифровизации общества, при которых затрагиваются и главные аспекты дорожного движения – водитель и автомобиль: беспилотные автомобили считаются перспективной альтернативой обычным автомобилям, которые смогут облегчить повседневную жизнь людей, и IT-бренды стремятся создать полностью беспилотный автомобиль, который избавит общество от последствий «человеческого фактора», выраженных в автомобильных авариях и нарушениях правил дорожного движения. В таких условиях встает вопрос о безопасности передвижения по дорогам, когда субъектами дорожного движения наряду с людьми стали высокие технологии и нейросети.

Начиная с 2012 г. в России отмечается тенденция снижения количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), однако несмотря на это численные показатели остаются достаточно высокими. Так, по данным МВД России, в 2019 г. произошло 164 358 ДТП, в них получили ранения 210 877 человек, а погибло – 16 981. За 2020 г. было зафиксировано 145 073 ДТП, в которых погибло 16 152 человека и ранено 183 040 человек [1].

Человеческий фактор играет большую роль в травматизме и аварийности на дорогах, и современные ученые, инженеры-технологи, IT-специалисты разрабатывают технологии, способные создать безопасную обстановку как для пассажиров, так и для пешеходов, других водителей и т. д.

Президент России на встрече с инвесторами 11 марта 2020 г. назвал разработку плана перехода к коммерческой эксплуатации беспилотных автомобилей одним из важных и перспективных направлений экономического развития

[1] © Чужакова Е. А., 2021.

страны [2]. На этом фоне на российском рынке началась «гонка» компаний, стремящихся первыми создать полностью беспилотный автомобиль, способный заменить водителя и исключить человеческий фактор в дорожном движении.

Сейчас разработан проект закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах» (далее – ВАТС), который определит правила езды на дорогах общего пользования беспилотных автомобилей без участия инженера-испытателя. Ответственность за причинение ущерба в случае ДТП, согласно тексту проекта, несет владелец беспилотного автомобиля, обладающий им на праве собственности, если не докажет, что вред возник по вине потерпевшего или вследствие непреодолимой силы, а в иных случаях ответственность возлагается на изготовителя и оператора ВАТС. Кроме того, владелец будет обязан иметь страховку, своевременно устанавливать обновления программного обеспечения и соблюдать требования к надлежащей эксплуатации беспилотного автомобиля. Изготовитель беспилотного транспортного средства также обременяется обязанностью поддерживать надлежащий уровень технического и программного оснащения автомобиля с целью повышения его безопасности и уведомлять владельцев о необходимости обновления программного обеспечения [3]. Также отдельно прописаны обязанности оператора ВАТС и прохождение технического осмотра ВАТС.

На сегодняшний день в России существует несколько IT-брендов, разрабатывающих такие нейротехнологии, но одним из самых популярных в России является Yandex (далее – Яндекс). Компания заслужила доверие пользователей, выпуская множество качественных и востребованных продуктов и услуг (в том числе и инфопродукты, сервисы). История беспилотных автомобилей Яндекс началась в 2017 г., и с того времени было создано несколько сотен экземпляров высокотехнологичных транспортных средств, обширное тестирование которых проводится в ряде городов России. На данный момент тестирование осуществляется при участии инженеров-испытателей, но главная цель компании – вывести на рынок беспилотный автомобиль с высшим уровнем автоматизации, гарантирующий стабильно высокий уровень безопасности пассажиров и других участников дорожного движения.

Беспилотные автомобили используют лидары, радары и камеры, которые сканируют окружающую обстановку и прогнозируют дальнейшую ситуацию на дороге. Если на проезжую часть вступит пешеход или появится иное препятствие, то автомобиль мгновенно снизит скорость и остановится. Однако известны случаи тестирования технологии, когда данная функция провоцирует возникновение пробок и заторов: автомобиль не может продолжить движение из-за препятствий на пути в виде, например, стоящего одной ногой на краю проезжей части пешехода или возникшего впереди ДТП. Для обычных водителей данные обстоятельства не станут серьезным препятствием и создадут временное ограничение в движении, но для беспилотного автомобиля они становятся источником опасности, которые автомобиль не способен объехать. Беспилотные автомобили Яндекс в настоящее время тестируются в качестве сервисов такси в г. Иннополисе Республики Татарстан (где отрабатываются сценарии взаимодействия с клиентами) на безвозмездной основе, успешно преодолевают

расстояния в несколько сотен километров в междугородних поездках, а также проводятся добровольные тест-драйвы желающих испытать достижения науки и техники в действительности в Москве.

Кроме того, анализ дорожно-транспортных происшествий с участием беспилотных автомобилей (в том числе с комментариями МВД России) показал, что большинство таких ДТП происходят по вине водителей-испытателей либо по вине водителей других транспортных средств, т. е. в силу человеческого фактора. Это свидетельствует о том, что для полноценного участия беспилотных транспортных средств в дорожном движении необходима доработка программных и технологических пробелов, которая позволит человеку эксплуатировать такие автомобили аналогично традиционным сервисам такси и личных водителей.

Бесспорно, что при разработке не учитываются или недорабатываются отдельные аспекты, что приводит к пробелам в работе автомобилей и по итогу создает угрозу безопасности дорожного движения, а также личной безопасности водителей других транспортных средств. Беспилотные автомобили – явление нетривиальное и неизученное для рядовых водителей. Последние не знают, как поведет себя беспилотник, каковы его алгоритмы и правила езды. Введение в регулярное пользование автомобилей с автоматизированными системами управления, однозначно, в первое время будет вызывать противоречивые мнения в спорных правовых ситуациях, но, несмотря на это, прогнозы некоторых экспертов говорят о значительной роли данной инновации в снижении аварийности и смертности на дорогах России. В противовес данному мнению исследования американского Страхового института безопасности дорожного движения (IIHS), опирающиеся на отчетные данные органов полиции, говорят о том, что автоматизированные системы управления, используемые в беспилотных автомобилях, способны предотвратить лишь треть ДТП, и, как следствие, их массовое использование не снизит аварийность на дорогах. Предотвращение аварийных ситуаций при помощи систем автопилота возможно только после тщательной проработки всех проблемных и слабых мест в технической и программной составляющей, а также развития технологий искусственного интеллекта, считают в IIHS [4].

Важным условием обеспечения безопасности использования таких автомобилей является их тщательный технический осмотр (который будет предупредительной мерой, применяемой правоохранительными органами в отношении владельцев беспилотных транспортных средств, имеющий целью недопуск на дороги общего пользования неисправных автомобилей), своевременное обновление программного обеспечения и квалифицированная работа операторов ВАТС, а также адекватное поведение владельцев беспилотных автомобилей, заключающееся в осознании степени ответственности при использовании своего высокотехнологичного транспортного средства.

Список литературы

1. Аналитические обзоры состояния безопасности дорожного движения // Официальный сайт Научного центра безопасности дорожного движения. URL: https://нцбдд.мвд.рф/.

2. Официальное интернет-представительство Президента Российской Федерации. URL: http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/63142.

3. Проект федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Федеральный портал проектов нормативных правовых актов. URL: https://regulation.gov.ru/projects.

4. Официальный сайт Страхового института безопасности дорожного движения США (IIHS). URL: https://www.iihs.org.

5. Административная деятельность полиции : учебник / под. ред. О. В. Зиборова, В. В. Кардашевского. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2021.

6. Калинина С. В. Контрольно-надзорная деятельность полиции в области обеспечения безопасности дорожного движения // Проблемы учета и права в современной России / под ред. Г. И. Алексеевой, Е. Н. Домбровской, А. Н. Приженниковой. М., 2017. С. 122–127.

7. Константинов А. В. К вопросу об административном поведении // Сборник научных трудов I Международной научно-практической конференции «Актуальные вопросы административно-правового регулирования («Кореневские чтения»)», 2017. С. 398–401.

8. Константинов А. В. Нормативная правовая регламентация деятельности полиции при чрезвычайных обстоятельствах // Вестник экономической безопасности. 2018. № 1. С. 150–152.

9. Михайленко Н. В. Актуальные проблемы реализации полномочий органов внутренних дел в сфере государственных услуг // Общественная безопасность в системе стратегических национальных приоритетов Российской Федерации : XIII Всероссийская конференция «Правопорядок в России: проблемы совершенствования» : сборник научных трудов. М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2019. С. 83–89.

10. Михайленко Н. В. Актуальные проблемы трансформации органов внутренних дел в условиях цифровой экономики // Полиция и общество: проблемы и перспективы взаимодействия. 2019. № 1 (3). С. 147–152.

Шатковская И. И.[1]*,*
курсант факультета
подготовки сотрудников полиции
для подразделений по охране общественного порядка
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя

Научный руководитель: ***Константинов А. В.****,*
заместитель начальника кафедры
административной деятельности ОВД
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя,
кандидат юридических наук

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СОТРУДНИКАМИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНЫХ СЛУЖБ ГИБДД РОССИИ

В настоящее время одной из актуальных проблем современного общества является проблема обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации. Постановлением Правительства «Об одобрении концепции государственной транспортной политики Российской Федерации» [1] утверждено, что транспорт является неотъемлемой составляющей в жизни общества и без него невозможно развитие экономики.

Нормальное функционирование транспорта выступает важнейшим условием для развития и укрепления экономики в условиях современных реалий, а также для обеспечения национальной безопасности и обороноспособности государства.

Стоит сказать, что правовое регулирование в данной сфере в последнее время набирает все большие обороты, так как в государстве наблюдается большое число происшествий на транспорте. Рассматривая роль полиции в обеспечении безопасности, отметим, что для отдельного вида общественной безопасности имеет место быть специальный административно-правовой режим, который мог бы обеспечивать безопасность.

В общественную безопасность в области транспорта входят отношения людей, которые в свою очередь связаны с соблюдением правил, обеспечивающих безопасность дорожного движения; правил производства строительных и ремонтных работ в общественных местах; правил противопожарной безопасности; правил пользования предметами, подпадающими под лицензионно-разрешительную систему.

Государственная концепция призвана для того, чтобы обеспечить безопасность транспортных средств и помимо этого включает в себя следующие элементы: представление национальных интересов в дорожно-транспортной сфере; элементы, созданные с целью создать угрозы этим направлениям; выполнение комплекса мер направленных на противодействие негативным факторам и угрозам в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе

---

[1] © Шатковская И. И., 2021.

и избрание мер, носящих комплексный характер для повышения уровня транспортной безопасности Российской Федерации.

Следует отметить, что затронутая проблема безопасности дорожного движения в современном мире достаточно острая, так как ситуация на дорогах является угрозой всей национальной безопасности России. Автомобили в современном мире выступают самой опасной угрозой в сфере транспорта. Обращаясь к статистическим данным, следует отметить, что проблемы обеспечения дорожной безопасности сотрудниками дорожно-патрульных служб ГИБДД России, в том числе детей, к 2021 г. возросло на 8 тыс. человек, что составило 28,82 %, сравнительно с 2016 г. (27 991 погибший). Таким образом, главными направлениями в сфере безопасности дорожного движения являются: защита жизни и здоровья граждан, их имущества, меры защиты прав и законных интересов граждан, действия по защите интересов общества и государства. По статистике, в сфере транспорта, большинство аварий и нанесенный ущерб происходят именно на автомобилях. Около 72 % из числа граждан, получивших какой-либо ущерб, являются лица в возрасте 16–40 лет.

Главным органом, осуществляющим контроль в сфере безопасности дорожного движения, являются сотрудники дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России (далее – ДПС), которые выполняют важнейшую роль в предупреждении и пресечении дорожно-транспортных происшествий. Сотрудники дорожно-патрульной службы выполняют ряд функций, а именно контролируют соблюдение установленных правил дорожного движения всех лиц, принимающих участие в дорожном движении, причем полицейские несут службу на специальных постах и маршрутах патрулирования. Также сотрудники ДПС оказывают содействие гражданам и юридическим лицам, выступающим участниками дорожного движения, в реализации их законных прав и интересов; осуществляют распорядительно-регулировочные команды для участников дорожного движения, производство по делам об административных правонарушениях в соответствии с законодательством Российской Федерации; выполняют при необходимости неотложные действия на местах, где совершено ДТП; осуществляют мероприятия по сопровождению транспортных средств; разрабатывают и соответственно принимают меры, направленные на снижение аварийно-опасной обстановки на дорогах; информируют население различными способами об обстановке на дорогах, в том числе сообщают об аварийности и причинах ДТП. Указанные функции не являются исчерпывающими и стоит отметить, что сотрудники ДПС осуществляют взаимодействие с другими заинтересованными субъектами, обеспечивающими безопасность в области дорожного движения.

На сегодняшний день инспектор дорожно-патрульной службы четко выполняет основную задачу по пресечению правонарушений и соответственно составляет протокол об административном правонарушении на лиц, допустивших нарушение Правил дорожного движения.

В заключение стоит сказать, что обеспечение безопасности дорожного движения патрульно-постовыми службами является важнейшим элементом обеспечения транспортной безопасности, что представлено деятельностью по предупреждению условий и причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, а также снижения тяжести последствий аварий на дорогах.

Список литературы

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 8 сентября 1997 г. № 1143 «Об одобрении концепции государственной транспортной политики Российской Федерации» // URL: https://rulaws.ru/goverment/Postanovlenie-Pravitelstva-RF-ot-08.09.1997-N-1143/.

2. Административная деятельность полиции : учебник / под. ред. О. В. Зиборова, В. В. Кардашевского. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2021.

3. Калинина С. В. Контрольно-надзорная деятельность полиции в области обеспечения безопасности дорожного движения // Проблемы учета и права в современной России / под ред. Г. И. Алексеевой, Е. Н. Домбровской, А. Н. Приженниковой. М., 2017. С. 122–127.

4. Константинов А. В. К вопросу об административном поведении // Сборник научных трудов I Международной научно-практической конференции «Актуальные вопросы административно-правового регулирования («Кореневские чтения»)», 2017. С. 398–401.

5. Константинов А. В. Нормативная правовая регламентация деятельности полиции при чрезвычайных обстоятельствах // Вестник экономической безопасности. 2018. № 1. С. 150–152.

Шуваева М. С.[1]*,*
старший преподаватель кафедры криминалистики
Московского университета МВД России
имени В.Я. Кикотя,
кандидат юридических наук

ВОЗМОЖНОСТИ ЧЕЛОВЕКА ПРИ УПРАВЛЕНИИ АВТОМОБИЛЕМ КАК ФАКТОР, ОСЛОЖНЯЮЩИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Содержание термина «дорожно-транспортное происшествие» (далее – ДТП) раскрыто на законодательном уровне и не может рассматриваться в ином значении.

ДТП – это событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб. Данное определение приведено в п. 1.2 Правил дорожного движения (ПДД), утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 [1]. В приведенном значении понятие применяется в других нормативных актах, договорах (КАСКО, ОСАГО, аренды/лизинга транспортных средств и др.) и при разрешении судебных споров.

Признаками ДТП, по которым их можно отличить от других происшествий, являются:

– они возникают только в процессе движения автомобилей и другой техники (мотоциклов, трамваев, автобусов и т. д.);

– могут быть лишь результатом нарушения правил дорожного движения;

– повлекли вредные последствия, задержку или нарушение нормальной работы транспорта, материальный ущерб, причинение телесных повреждений, гибель человека.

При отсутствии хотя бы одного из перечисленных признаков, событие не может рассматриваться как ДТП.

Правильная квалификация происшествия в качестве дорожно-транспортного имеет значение при разрешении вопросов об ответственности водителя и возмещении вреда. На практике ситуаций, при которых правильное отнесение события к ДТП является определяющим для разрешения спора, не так уж много, но они вполне реальны. Разрешить их без понимания сути дорожного происшествия невозможно.

Правильный юридический анализ ДТП во многом зависит от личной подготовки сотрудников ГИБДД, следователя, прокурора, адвокатов и судьи. Каждый из них должен обладать определенными техническими знаниями, которые не могут быть компенсированы мнением специалиста или заключением эксперта. Чем меньше познания должностного лица, участвующего в разборе ДТП о технических параметрах дороги, принципах организации дорожного движе-

---

[1] © Шуваева М. С., 2021.

ния, тормозных качествах машины, физиологических возможностях человека при взаимодействии его с машиной и окружающей обстановкой, тем труднее ему проанализировать случившееся, тем больше вероятность ошибочного решения вопроса о том, что же произошло: преступление или несчастный случай.

К факторам, которые следует учитывать при даче юридического анализа ДТП относятся: технические параметры (дорожного покрытия, автотранспорта), возможности человека при управлении машиной, тормозные качества автомобиля. Если оценку техническим параметрам и тормозным качествам автомобиля достаточно подробно и точно может дать специалист или эксперт, исходя из своей компетенции, то проанализировать и оценить физиологические возможности человека при управлении автотранспортным средством, его взаимодействие с машиной и окружающей обстановкой, гораздо труднее. Именно данный фактор осложняет дело при даче юридического анализа ДТП. Правовая оценка действий водителя зависит от многих факторов, которые в самом общем виде можно определить формулой: «дорога-человек-автомобиль». Рассмотрим элементы данной формулы в объеме, необходимом для юридической оценки ДТП.

Дорога. Основная характеристика дороги определяется типовым покрытием проезжей части (асфальт, бетон, щебень и пр.), сцеплением колес с дорогой – коэффициентом сцепления, который играет важную роль в обеспечении устойчивости движения и торможения автомобиля. Существует понятие «профиль дороги». Под ним понимают протяженность продольных и поперечных уклонов, проезжей части, конструкцию отдельных элементов дороги, наличие поворотов, радиусов закруглений, ограждений и пр. К анализу дороги относится и ширина проезжей части. Данным показателем определяется количество рядов движения автотранспорта в одном направлении. Величины коэффициента сцепления, профиля дороги, ширины проезжей части определяются специалистом по специальным таблицам.

Следует отметить и такие факторы, влияющие на передвижение автомобиля, как видимость и обзорность. Под видимостью понимается расстояние, на котором водитель при определенной скорости движения обнаруживает и опознает элементы дороги и находящиеся на ней предметы. Видимость зависит напрямую от метеорологических условий, профиля пути, состояния боковой полосы, прилегающей к дороге (обочины), наличия на ней деревьев и кустарников, а в ночное время – от освещенности дороги, регулировки фар а/м. Видимость резко снижается при загрязнении стекол и плохой работе стеклоочистителей. При ухудшении видимости водитель обязан снизить скорость или вообще прекратить движение. Правовая оценка действий водителя в случае аварий, возникающих при плохой видимости, всегда представляет значительные трудности. Однако общий принцип, изложенный в Правилах дорожного движения, должен быть определяющим: скорость движения выбирается с учетом видимости. Чем меньше видимость – тем меньше скорость. Под обзорностью понимается просматриваемость дорожной обстановки с места водителя. Обзорность с места водителя может быть ограничена стоящими или движущими машинами, зданиями, деревьями, участками стекла в пределах действия стеклоочистителя. При ничем не ограниченной видимости, но при помехах в обзорности скорость движения тоже должна быть снижена.

Дорожная обстановка. Данное понятие включает в себя довольно сложную и изменчивую совокупность обстоятельств, которые постоянно должен учитывать водитель при начале движения, выборе места и скорости движения, приемов управления машиной, процессов торможения и остановки. Дорожная обстановка складывается из дорожных условий, технических характеристик дороги, ее профиля, ширины, состояния, видимости и обзорности, интенсивности и скорости движения машин, пешеходов, наличия знаков, сигналов светофора, поведения пешеходов и водителей автотранспорта. Оценка этих и многих других факторов предопределяет режим движения, избираемый водителем. Нельзя совершать ни одного маневра, ни одного действия, связанного с управлением автомашиной, без оценки дорожной обстановки. Чем сложнее дорожная обстановка, тем меньше объективной возможности у водителя избежать наступления вредных последствий при возникновении опасности для движения. Именно поэтому правовая оценка действий водителя во многом зависит от сложности дорожной обстановки, но нельзя не учитывать и личных качеств, физиологических возможностей человека при управлении автомобилем. Сегодня уже нельзя исходить из предпосылки, что совершенствованием техники, повышением надежности выпускаемых машин и автомобильных дорог можно решить проблему обеспечения безопасности движения. Машиной управляет человек, от поведения которого, в конечном итоге, и зависит безопасность движения. Кроме того, сидящий за рулем должен учитывать и интересы окружающих его водителей и пешеходов. Для охвата общих интересов всех участников и были созданы Правила дорожного движения, которые основаны на единых принципах, разработанных Организацией Объединенных Наций. Во всех странах мира введены ограничения скоростей движения автотранспорта. Однако создатели машин постоянно ищут пути повышения скоростных возможностей и конструируют машины, управление которыми находится за пределами психофизиологических возможностей человека. Пожалуй, самым серьезным противоречием современного автомобилизма является все увеличивающееся несоответствие возможностей человека техническим характеристикам выпускаемых автомобилей. Применение новейших достижений науки и техники позволяет создавать очень простые и надежные средства управления автомобилем, но наряду с этим усовершенствуются и двигатели: они становятся более мощными и компактными, экономичными, способными развивать скорость 250 км/ч и более. Однако психофизиологические возможности человека имеют предел, за которым водитель не в состоянии воспринимать постоянно меняющуюся дорожную обстановку, оценивать ее, рассчитывать свои действия и принимать правильные решения во избежание опасности.

Сейчас в развитии автомобилизма наблюдается тенденция увеличения скоростных качеств автомашин, растет количество автотранспорта на дорогах и как следствие этого – увеличивается количество ДТП и, соответственно, человеческих жертв.

По статистике сайта Федерального агентства новостей ТАСС, 4 января 2020 г. было представлено сравнительное исследование роста автотранспортных средств за 2019 г.: сообщалось, что «…зарегистрировано свыше 60,5 млн транспортных средств, что на 1,3 % больше чем годом ранее» [2].

«В 2020 г. на территории страны отмечено снижение основных показателей аварийности. Всего на улицах и дорогах страны зарегистрировано 145 073 (–11,7 %) ДТП, в которых погибли и (или) были ранены люди. В данных ДТП погибли 16 152 (–4,9 %) человека и получили ранения 183 040 (–13,2 %). В 2020 г. снижение основных показателей аварийности относительно прошлого года зафиксировано более чем в половине (48) субъектов Российской Федерации. Число погибших в ДТП снизилось в 51 субъекте страны. Несмотря на определенные позитивные изменения, уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается достаточно высоким – каждое одиннадцатое (9,6 %) ДТП приводит к смертельному исходу (13 903, –3,8 %). Наибольший рост числа погибших зафиксирован в Республике Коми (+50 %), Кабардино-Балкарской Республике (+20,3 %), г. Севастополе (+33,3 %), Псковской (+34,4 %), Мурманской (+24,1 %), Орловской (+20,2 %) областях, Ямало-Ненецком (+42,9 %), Ненецком (+100 %) и Чукотском (+500 %) автономных округах. Наибольшей тяжестью последствий характеризовались ДТП в Чеченской (25,2), Кабардино-Балкарской (15,4) республиках, Республике Ингушетия (15,7) и Чукотском автономном округе (23,1)» [3].

Благоприятно изменить данную тенденцию совершенствованием организации дорожного движения, профессиональной и правовой подготовкой водителей и пешеходов не удается. Представляется, что для сокращения количества ДТП необходимо добиться, чтобы современное интенсивное движение было подконтрольно человеку. Допустимая скорость должна определяться с учетом количества машин, пропускных характеристик улиц и дорог, а не только правовыми санкциями и техническими устройствами систем типа «Поток», «Стрелка» и др., не позволяющими развивать на всех автомашинах, предназначенных для личного пользования, скорость больше разрешенной Правилами дорожного движения.

Во время движения водителю приходится вести наблюдение за проезжей частью, светофорами, впереди и навстречу движущимися машинами, за действиями пешеходов, дорожными знаками и т. д. Возможности человека одновременно охватить дорожную обстановку ограничиваются строением и способностью глаза. Со зрительного восприятия дорожной обстановки начинаются последующие физиологические процессы, обусловливающие действия водителя.

Согласно данным, которые приводят в своих трудах Н. Метсон и С. Смит, объем одномоментного восприятия ограничивается в среднем пятью объектами. «Чтобы добиться ясной видимости при движении, глазу приходится делать шесть различных видов перемещения, причем все они требуют времени, в течение которого транспорт проделывает какой-то определенный путь» [5, с. 14–15]. Авторы приводят таблицу распределения времени перемещения глаз при пересечении перекрестка, когда водителю необходимо наблюдать за движением справа и слева:

- сдвиг влево 0,15–0,33 с;
- фиксация на левой стороне 0,10–0,30 с;
- сдвиг вправо 0,15–0,33 с;
- фиксация на правой стороне 0,10–0,30 с;
- полное время обозрения 0,5–1,26 с.

Причем данные величины учитывают только время обозрения, не включая времени реакции человека. Время, требуемое для восприятия, помимо реакции водителя, выделяют и другие авторы [6, с. 39].

В справочнике по инженерной психологии приводится таблица затрат времени перехода от восприятия к действию:

- обнаружение сигнала 0,1 с;
- распознание зрительного объекта 0,4 с;
- принятие решения о необходимом действии 4–5 с;
- двигательная реакция 0,5 с.

ИТОГО: 5–6 с [7, с. 6–20].

Запас времени для предотвращения возникшей опасности при движении в сложной и опасной обстановке весьма ограничен. Между тем сложная и опасная дорожная обстановка становится преобладающей в городах и на наиболее интенсивных автомобильных дорогах.

Еще более труднее управлять автомобилем в темное время суток. Резкое изменение освещенности приводит к ослеплению, т. е. человеческий глаз некоторое время не различает объектов в новых условиях освещения. По данным физиологов, на сужение зрачка уходит 5 и более с. Ослепление водителя является одной из серьезных причин аварий в темное время суток. Технически данная проблема не решена, несмотря на множество самых различных рекомендаций. Они есть, и они правильные, например: «не видишь дороги – остановись!», но нигде не введено каких-либо ограничений при движении в темное время, здесь каждый водитель полагается только на свои собственные ощущения, резервы организма и самочувствие. Предполагается, что свет фар обеспечивает хорошую видимость, а при ослеплении Правила дорожного движения обязывают водителя не менять полосу для движения, снизить скорость или остановиться. В процессе ослепления свет фар встречной машины воспринимается на достаточно большом расстоянии, и хотя видимость при этом несколько затрудняется, водитель видит проезжую часть и потому продолжает движение. Глаз приспосабливается к новым условиям освещения, но они постоянно меняются, поток света при сближении машин усиливается, видимость ухудшается, но водитель еще просматривает проезжую часть и потому, снизив скорость, продолжает движение. При дальнейшем сближении наступает момент, когда свет фар взаимно ослепляет обоих водителей. Часто они гасят свет фар, но от этого видимость не улучшается, а ухудшается, так как резкий переход от света к темноте также вызывает ослепление. Приспосабливаемость глаза протекает медленно, нередко на это уходит несколько секунд. Водитель начинает торможение с момента, когда он не различает проезжей части, но остановить машину мгновенно нельзя. Требуется определенное время, и если в этот момент на пути движения появится пешеход, велосипедист или иное препятствие, то водитель не в состоянии обнаружить опасность, независимо от скорости движения машины. Соблюдение правил дорожного движения не дает гарантии, что авария не произойдет из-за ослепления светом встречного автотранспорта. Вместе с тем нередко случается, что водитель имел возможность и был в состоянии воспринимать возникшую опасность и предотвратить наступление вредных последствий. Установить, ко-

гда такая возможность была, а когда ее не было, – очень сложно: для этого нужно знать такие обстоятельства, объективное установление которых крайне ограничено (например, место нахождения машины в момент ослепления). Выяснить же данные обстоятельства можно только из показаний водителя, либо очевидцев события, но достоверность их будет весьма сомнительна и проблематична, так как нельзя исключать добросовестное заблуждение либо сознательное стремление говорить неправду, чтобы избежать ответственности.

Помимо зрения, важнейшим показателем, определяющим поведение водителя, является реакция. Она исчисляется временем, в течение которого человек воспринимает, осознает опасность и принимает решение для ее предотвращения. Воспринимаемая органами чувств информация через нервную систему поступает в мозг, который оценивает полученную информацию и передает соответствующую команду для исполнения (например, нажать на педаль тормоза или газа в нужный момент времени). Течение указанных процессов зависит от двух постоянно действующих факторов: а) индивидуальных особенностей и строения организма; б) сложности воспринимаемой обстановки. Поскольку реакция определяется субъективными качествами лица, то на восприятие, осознание опасности и принятие решения у одних водителей уходит 0,4 с, а у других, в тех же объективных условиях – 0,7 с. На время реакции оказывают влияние и переменные факторы, учесть которые не всегда представляется возможным. Усталость, утомление, страх, подавленное состояние, нервозность, недомогание, погода, состояние проезжей части, скорость движения, состояние видимости и пр. могут быть причинами различной реакции водителя. Замедленная реакция наблюдается и при опьянении. У человека, находящегося даже в легкой степени опьянения, на восприятие и осознание опасности уходит гораздо больше времени, чем у трезвого.

Расстояние, которое проделывает автомобиль за время реакции водителя, является составной частью полного остановочного пути. С момента появления опасности до начала торможения, а/м неизбежно преодолевает путь, величина которого определяется реакцией водителя и скоростью движения машины. Реакция водителя является физиологическим процессом, обусловленным деятельностью организма человека, поэтому роль физиологов в его исследовании очевидна. Однако объективная возможность определения реакции конкретного лица все-таки ограничена. Путем многократных измерений можно относительно точно установить пределы ее колебания в различных дорожных условиях. Но определить точную величину реакции водителя применительно к конкретному событию чрезвычайно сложно, так как она складывается из сложных и переменных факторов, учесть которые не представляется возможным.

Таким образом, проведенный анализ дает основание заключить, что наряду с такими факторами, как технические параметры дороги, автотранспорта, тормозные качества автомобиля, которые учитывают при разборе ДТП, физиологические возможности человека при управлении машиной, являются сложным фактором, трудно поддающимся анализу, затрудняющим дачу юридической оценки ДТП.

Список литературы

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // СПС «Консультант-Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709.

2. Российское информационное агентство «ТАСС». URL: https://tass.ru/-obschestvo/7465431.

3. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2020 г. Информационно-аналитический обзор. М. : НЦ БДД МВД России, 2021 // URL: https://media.mvd.ru/files/embed/2119414.

4. Зотов Б. Л. Расследование и предупреждение автотранспортных происшествий. М., 1991.

5. Метсон Т. М., Смит У. С., Хард Ф. В. Организация движения. М., 1960.

6. Коллинз Д., Морис Д. Анализ дорожно-транспортных происшествий. М., 1971.

7. Видсон У., Коновер Д. Справочник по инженерной психологии для инженеров и художников конструкторов. М., 1968.

Эйсмунт В. В.[1],
преподаватель кафедры
автомобильной подготовки
Военного университета
Минобороны России

ПОВЫШЕНИЕ КУЛЬТУРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ВОЖДЕНИЯ ЧЕРЕЗ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ КАЧЕСТВА ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ

Статистические данные, представленные на официальном сайте ГИБДД МВД России, свидетельствуют о том, что в 2020 г. на территории Российской Федерации зарегистрировано 145 073 дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), в результате которых погибли 16 152 и получили ранения 183 040 человек. По сравнению с прошлым годом количество ДТП уменьшилось на 11,7 %, число погибших – на 4,9 %, раненых – на 13,2 % [1].

Основной причиной аварийности, с неизменной постоянностью, является нарушение ПДД со стороны водителей транспортных средств. Из 145 073 нарушений ПДД водителями допущено 128 528 (88,6 % от общего количества), в которых погибли 13 542 (–6,1 %) и ранены 168 250 (–13,7 %) человек.

Такие результаты свидетельствует о недостаточной подготовке водителей, их низкими навыками по безопасному управлению транспортным средством полученными в образовательных учреждениях, осуществляющих подготовку водителей, недостаточном уровне их психофизиологической пригодности к управлению транспортным средством и психологической неготовностью к организованным и безаварийным действиям в нештатных дорожных ситуациях [2].

Психофизиологические качества водителя являются наиболее значимым личностным качествам, которые играют важную роль во время взаимодействия водителя с внешними раздражителями, которыми выступают непосредственно транспортное средство, дорога и окружающая среда, позволяющие ему, в свою очередь, обеспечить безопасное управление автомобилем в постоянно меняющейся дорожной обстановке.

К основным психофизиологическим качествам водителя, по которым определяют пригодность к управлению автомобилем, можно отнести ощущение, восприятие, психомоторную реакцию, внимание, эмоционально-волевую реакцию, оперативное мышление и специальные личностные факторы [3, с. 69].

Недостаточное их развитие или отклонения от нормального уровня могут приводить к ошибкам и неправильным действиям в условиях потенциально опасных дорожных ситуаций, а также к более быстрой психологической и физической его утомляемости. От способности водителя транспортного средства правильно перераспределять внимание, своевременно оценивать дорожную обстановку, а также умения выбирать более оптимальный режим движения автомобиля зависят показатели обеспечения безопасности дорожного движения [4].

В процессе решения какой-либо задачи в дорожной обстановке участвует мышление водителя, которое способствует выполнению конкретных действий,

[1] © Эйсмунт В. В., 2021.

например поворот рулевого колеса, нажатие на тормозную педаль и т. д. Результатом мыслительного процесса также являются умение точно и своевременно оценивать дорожную обстановку, способность принимать правильное решение во время управления транспортным средством. Качество мышления определяется в основном общим состоянием человека, на которое может влиять повышенная утомляемость, что оказывает существенное влияние на безопасность управления транспортным средством. На надежность водителя могут оказывать влияние его психофизиологические особенности, в том числе эмоции и воля. Для него характерно наличие своеобразных положительных и отрицательных эмоций, связанных с процессом управления автомобилем, которые, в свою очередь, могут быть устойчивыми или кратковременными, что может оказывать существенное воздействие на уровень работоспособности водителя. На надежность управления транспортным средством также оказывают влияние показатели нервной системы, ее подвижность: выносливость к напряжению и перенапряжению, переключаемость, реакция на неожиданные раздражители, устойчивость к действию факторов среды.

Все перечисленные психофизиологические качества водителя возможно развивать и совершенствовать до необходимого уровня в ходе профессиональной подготовки водителей в учреждениях, имеющих лицензию на право ведения образовательной деятельности по утвержденным Примерным программам профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий [5].

Но в действительности при подготовке водителей развитию психофизиологических качеств личности должного внимания не уделяется. Примерным программам профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, являясь основой для разработки рабочих программ, содержат минимум требований, и при их реализации возникают сложности, связанные с недостаточной детализацией ряда аспектов, касающихся непосредственно осуществления образовательного процесса. В частности, действующие программы не предусматривают изучение теоретического базиса и формирование на его основе практических навыков прогнозирования, предупреждения, избегания и минимизации последствий критических ситуаций на дороге. Анализ Примерной программы показывает, что наибольшее количество учебного времени отведено на изучение учебного предмета «Основы законодательства в сфере дорожного движения». При этом недопустимо малое количество часов, посвященное рассмотрению учебного предмета «Психофизиологические основы деятельности водителя». Данное обстоятельство не позволяет с уверенностью утверждать, что основная задача учебных заведений не просто элементарная подготовка водителей, а подготовка безопасного участника дорожного движения, владеющего навыками безопасного управления транспортным средством. Необходимо подчеркнуть важность корректировки программы с целью соответствия ее насущным требованиям времени [2].

По условиям реализации программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий для определения соответствия применяемых форм, средств, методов обучения и воспитания возрастным, психофизическим особенностям и способностям обучающихся

организация, осуществляющая образовательную деятельность, проводит тестирование обучающихся с помощью соответствующих специалистов или с использованием аппаратно-программного комплекса (АПК) тестирования и развития психофизиологических качеств водителя [5].

Аппаратно-программный комплекс (АПК) тестирования и развития психофизиологических качеств водителя должен обеспечивать оценку и возможность повышения уровня психофизиологических качеств, необходимых для безопасного управления транспортным средством (профессионально важных качеств), а также формировать навыки саморегуляции его психоэмоционального состояния в процессе управления транспортным средством.

АПК должны обеспечивать тестирование следующих профессионально важных качеств водителя: психофизиологических (оценка готовности к психофизиологическому тестированию, восприятие пространственных отношений и времени, глазомер, устойчивость, переключаемость и распределение внимания, память, психомоторику, эмоциональную устойчивость, динамику работоспособности, скорость формирования психомоторных навыков, оценка моторной согласованности действий рук); свойств и качеств личности водителя, которые позволят ему безопасно управлять транспортным средством (нервно-психическая устойчивость, свойства темперамента, склонность к риску, конфликтность, монотоноустойчивость).

Учитывая указанные возможности АПК можно с уверенностью утверждать, что в период подготовки будущего водителя комплекс способен скорректировать формирование профессионально важных качеств водителя и в конечном итоге определить соответствие кандидата требованиям профессиональной деятельности водителя по безопасному управлению транспортным средством [6, с. 81]. Но на практике данные АПК в обучающихся организациях либо отсутствуют, либо не используются в работе по причине того, что необходимость применения определяется организацией, осуществляющей образовательную деятельность и попросту отсутствием на это времени в программе подготовке водителей.

Формирование у современного водителя необходимых психофизиологических качеств, способствующих не только повышению культуры безопасности вождения, но и значительного сокращения гибели и травматизма участников дорожного движения.

Утвержденная приказом Министерства образования и науки Российской Федерации программа профессиональной подготовки водителей на сегодняшний день не обеспечивает учет и развитие индивидуальных психофизиологических характеристик будущих водителей транспортных средств, которые являются основой формирования профессионально важных качеств [2], способствующих обеспечению безопасности участником дорожного движения.

Внесение необходимых изменений и коррективов в существующие программы профессиональной подготовки водителей, а также принятие дополнительных нормативных правовых актов позволит существенно снизить аварийность на Российских дорогах, а также будет являться одной из мер в достижении целей, поставленных Президентом Российской Федерации, по снижению смертности в результате ДТП [7].

Список литературы

1. Официальный сайт ГИБДД МВД России. URL: http://www.gibdd.ru/stat.

2. Копытова С. М. О соответствии процесса обучения водителей автотранспортных средств необходимому уровню подготовки // Ученые записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. 2018. № 4 (48).

3. Безопасность движения автомобильного транспорта [Б. А. Алексеев и др.]. М. : ДОСААФ, 1972.

4. Кравченко Л. А., Бруев А. П. Роль психофизиологических качеств водителя при оценке надежности управления транспортным средством // Электронный сетевой политематический журнал «Научные труды КубГТУ». 2017. № 11. С. 259–264.

5. Приказ Минобрнауки России от 26 декабря 2013 г. № 1408 «Об утверждении Примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» (с изм. и доп.) // НПП «Гарант-сервис». URL: https://base.garant.ru/70695708/.

6. Лобанова И. Ю. Стиль вождения: определяющие факторы, характеристики, направления оптимизации // Российский гуманитарный журнал. 2015. Т. 4. № 1. С. 76–84.

7. Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» // Президент России [сайт]. URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/43027.